

Esa Inkilä

PYÖRÄLLÄ PAREMPAAN HUOMISEEN

**Sisällönanalyysi kestäväen hyvinvoinnin rakentumisesta pyöräilyssä
koronapandemian aikana**

Pro gradu -tutkielma

Matkailututkimus

2021

Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Työn nimi: Pyörällä parempaan huomiseen: Sisällönanalyysi kestävän hyvinvoinnin rakentumisesta pyöräilyssä koronapandemian aikana

Tekijä: Esa Inkilä

Koulutusohjelma/oppiaine: Matkailututkimus

Työn laji: Pro gradu -työ

Sivumäärä: 77 sivua + 1 liite

Vuosi: 2021

Tiivistelmä:

Matkailu elää suurten muutosten aikaa koronapandemian aiheuttamien vaikutusten seurauksena, eikä tulevastakin ole kovin varmaa tietoa. Ympäristöystävällisistä liikkumisen muodoista sekä kestävän matkailun kehittämisestä on muodostunut yhä ajankohtaisempia aiheita, mitä ne olivat jo ennen koronapandemiaa. *Polkupyöräilyn* suosio on kasvanut Suomessa koronapandemian aikana, jonka lisäksi sen rooli osana ihmisen arkea ja liikennejärjestelmää on noussut entistä keskeisempään asemaan pyöräilyn moninaisten hyötyjen myötä. Pyöräilyssä yhdistyvät monet eri ulottuvuudet, kuten fyysinen ja henkinen hyvinvointi, sosiaaliset yhteydet sekä ekologisuus että taloudellisuus. Näitä ulottuvuuksia pidetään myös osana *kestävää hyvinvointia*. Tuuli Hirvilammi (2015) on määritellyt kestävän hyvinvoinnin kokonaisuudeksi, johon kuuluvat kohtuullinen elintaso, vastuullinen toiminta, merkitykselliset suhteet sekä elävä läsnäolo.

Pyöräilystä tehty *aiempi tutkimus* kattaa laajan kirjon erilaisia tutkimuksia, kuten liikenneturvallisuuteen ja katu- ja kaupunkisuunnitteluun liittyvät tutkimukset. Eritoten kaupunkipyörät ovat nousset esille viimeaikaisissa tutkimuksissa. Pyöräily esiintyy useasti luonto- ja liikuntamatkailua käsittelevissä tutkimuksissa, joihin liittyy myös hyvinvoinnin merkitys. Tämän tutkimuksen *yleisenä tavoitteena* on tuottaa tietoa siitä, miten kestävän hyvinvoinnin elementit näyttäytyvät polkupyöräilyssä.

Tutkimuskohteena tutkielmassani on pyöräily kestävän hyvinvoinnin osana. *Teoreettinen viitekehys* muodostuu kestävän hyvinvoinnin HDLB-mallista (Having, Doing, Loving, Being), jonka perustana on Erik Allardtin esittämä hyvinvointiteoria. Kestävän hyvinvoinnin teorian tukena käytän transmodernismia. Tutkielmani edustaa ontologisesti ja epistemologisesti relationaalista paradigmaa. *Tieteellisenä tehtävänä* on selvittää, miten kestävän hyvinvoinnin ulottuvuudet ilmenevät pyöräilyssä tarkastelemalla koronapandemian aikana ilmestyneitä lehtikirjoituksia. *Päätutkimuskysymyksi*ni on: Miten kestävä hyvinvointi ilmenee pyöräilyssä sitä käsittelevien lehtijuttujen ja mielipidekirjoitusten perusteella? Viisi *alatutkimuskysymystä* ovat: Millaisia henkisen ja fyysisen hyvinvoinnin elementtejä teksteissä ilmenee? Millaisia yhteenkuuluvuuden merkityksiä havaitaan pyöräilyssä? Miten pyöräily voi edistää ympäristön kestävää käyttöä? Miten taloudellisten resurssien kohdistuminen ilmenee pyöräilyn kehittämisessä? Millä tavalla terveys ja turvallisuus ilmenevät pyöräilyssä?

Tutkimuksen *aineistona* olen käyttänyt 83 Helsingin Sanomien lehtijuttua, mitkä on julkaistu tammikuun 2020 ja tammikuun 2021 välisenä aikana. *Aineiston analysointi* tapahtui teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla. *Tutkimustulokset* vahvistavat sitä käsitystä, että pyöräilyllä on positiivisia vaikutuksia niin ihmisten kuin ympäristön hyvinvointiin. Kestävillä kulkumuodoilla voidaan vähentää liikenteestä tulevia päästöjä ja parantaa samalla ihmisten terveyttä. Koronapandemian aikana pyöräilyn suosio on kasvanut monella mittarilla tarkasteltuna. Pyöriä on myyty ennätysmääriä ja koronapandemiasta johtuvat rajoitukset ovat vaikuttaneet siihen, että ihmiset ovat liikkuneet enemmän ulkona, joka on osaltaan vaikuttanut pyöräilyn kasvuun. Tutkimustulokset lisäävät ymmärrystä siitä, miten kestävä hyvinvointi rakentuu pyöräilyn ympärillä.

Avainsanat: pyöräily, kestävä hyvinvointi, transmodernismi, sisällönanalyysi, matkailututkimus

Sisällys

1. JOHDANTO	3
1.1 Aikaisempi tutkimus polkupyöräilystä.....	5
1.2 Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymykset	9
1.3 Aineisto ja menetelmät.....	10
1.4 Tutkielman kulku	12
2. PYÖRÄILY MATKAILUN JA LIIKKUMISEN MUOTOINA	14
2.1 Liikenteen kulkutavat.....	14
2.2 Pyörämatkailu ja pyöräilyn eri muodot	17
2.3 Kotimaanmatkailu koronapandemian aikana	19
2.4 Pyöräilyn edistäminen.....	21
3. KESTÄVÄ HYVINVOINTI.....	26
3.1 HDLB-malli	28
3.2 Transmodernismi.....	31
3.3 Kestävän hyvinvoinnin kokonaisvaltainen ajattelumalli.....	32
4. TEORIAOHJAAVAN SISÄLLÖNANALYYSI KESTÄVÄN HYVINVOINNIN RAKENTUMISESTA PYÖRÄILYSSÄ	35
4.1 Laadullinen tutkimus.....	35
4.2 Tutkimusaineisto	36
4.3 Teoriaohjaavan sisällönanalyysin eteneminen	37
4.4 Tutkimuksen luotettavuus ja tutkimusetiikka.....	39
5. KESTÄVÄN HYVINVOINNIN ULOTTUVUUKSIEN ILMENEMINEN PYÖRÄILYSSÄ...	41
5.1 Henkinen ja fyysinen hyvinvointi	41
5.2 Yhteenkuuluvuuden merkitys	45
5.3 Pyöräily ympäristön kestävän käytön edistäjänä.....	47
5.4 Taloudelliset ilmentymät.....	55
6. KORONAPANDEMIAN VAIKUTUKSET PYÖRÄILYYN	59
6.1 Terveys ja turvallisuus	59
6.2 Pyöräilyn kasvu	63
7. YHTEENVETO	67
KIITOKSET	71

LÄHTEET.....	72
LIITE 1.....	78

1. JOHDANTO

Pyöräily on osa modernia elämänmuotoa, jota voidaan tarkastella monesta eri näkökulmasta. Oli kyse sitten poliittisesta kannanotosta, urheilusta, statussymbolista, kaupunkiliikenteestä, leikistä tai matkustamisesta, voidaan näitä kaikkia sekä monia muita tekijöitä yhdistää pyöräilyyn. Laaja-alaisuutensa vuoksi pyöräily on tutkimuskohteena haastava. Luonnonolosuhteiden ohella pyöräily on riippuvainen julkisten tilojen infrastruktuurista, joita ohjataan ja tuotetaan yleisesti poliittisten ja hallinnollisten toimijoiden sanelemana. Pyöriä on lähes kaikkialla maailmassa ja pyöräilystä on muodostunut liikkumisen tapa jokaisessa maanosassa. Tästä huolimatta jokaisella kaupungilla tai yleisesti eri ympäristöissä on omat ominaispiirteet pyöräilemiseen, kun asiaa tarkastellaan pyöräilijän näkökulmasta. Kaupunki- ja liikennepolitiikka ohjaa osittain millaista pyöräilykulttuuria alueella harjoitetaan. Vaikka on olemassa kansallisia sekä transnationaaleja malleja, voi niistä huolimatta kansallisvaltioiden sisällä olla eroavaisuuksia pyöräilykulttuureissa. (Laine, 2019, 73-74.) Pyöräiliikenne on osa kokonaisuutta, eikä kaupungeja suunnitella ainoastaan sen ympärille. Toimivia pyöräilykaupungeja yhdistää se, että pyöräilystä on tehty hyvän suunnittelun avulla kätevä liikkumisenmuoto. Tämän ajattelun taustalla ovat tarkoituksenmukaisuus, ratkaisukeskeisyys sekä valintojen looginen perustelu. Moniulotteisesta asiasta huolimatta pyöräilykulttuuri on ihmisen luomaa toimintaa. (Hirvonen, Ojajärvi & Tulenheimo, 2020, s. 144.)

Vuoden 2020 kesää pidettiin Suomessa yhtenä kaikkien aikojen pyörämatkailukesänä. Pyöräliikkeet myivät ennätysmäärän pyöriä sekä pyörävuokraamoissa vuokrauksien määrät olivat merkittävässä kasvussa. (Jorasmaa & Kaaja, 2020.) Koronapandemian vaikutukset ovat erittäin laajat ja se on muuttanut monin tavoin matkailua niin Suomessa kuin ympäri maailmaa. Erilaiset matkustusrajoitukset sekä karanteenivaatimukset niin maahan saavuttaessa että kotimaahan palattaessa hankaloittavat ulkomaille suuntautuvaa matkustusta. Tämä tarjoaa kotimaassa sekä lähiympäristössä tapahtuvalle matkailulle ja vapaa-ajanvietolle potentiaalisen vaihtoehdon hankaloituneelle ulkomaille suuntautuvan matkailun rinnalle. Myös koronapandemian asettamat sisäliikuntaan liittyvät rajoitukset sekä osin ihmisten haluttomuus harrastaa sisäliikuntaa ovat nostaneet ulkoilmassa tapahtuvien liikuntamuotojen suosiota. Joukkoliikenteen käyttöä on suositeltu välttää, mikä on taas osaltaan vaikuttanut ihmisten liikkumistapoihin ja ohjannut ihmisiä käyttämään esimerkiksi pyörää työmatkoihin.

Pro gradu -tutkielmassani tarkastelen kestävän hyvinvoinnin rakentumista ja sen ulottuvuuksia pyöräilyn näkökulmasta. Kestävästä matkailusta on puhuttu jo vuosia, mutta kestävä hyvinvointi terminä on matkailututkimuksessa vielä harvemmin käytetty. Kestävä kehitys korostaa perinteisen näkemyksen mukaan yhteiskunnan riskinsietokykyä. Kestävän hyvinvoinnin käsite saadaan, kun edellä kuvattua kestävän kehityksen näkemystä avataan kokonaisvaltaisemman hyvinvointikäsitteen suuntaan. Kestävän hyvinvoinnin käsitteen mukaan yhteiskuntien olisi pyrittävä turvaamaan nykyisen sukupolven hyvinvointitarpeet niin, että tulevien sukupolvien mahdollisuudet vastaavasti omiin tarpeisiinsa eivät vaarantuisi. Toimenpiteet, jotka koskevat kestävää kehitystä olisi perustuttava syvälliseen ymmärrykseen sellaisista tekijöistä, joilla on vaikutusta ihmisten hyvinvointiin jatkuvasti muuttuvassa yhteiskunnassa. Näiden toimenpiteiden edellytyksenä on moniulotteisten hyvinvointiin vaikuttavien tekijöiden älykäs tasapainottelu. Perinteisesti kestävän kehityksen ulottuvuuksia ovat olleet taloudelliset, sosiaaliset ja ekologiset ulottuvuudet. Kestävän hyvinvoinnin kannalta näitä ulottuvuuksia olisikin täydennettävä yksilöiden vastuun ja subjektiivisen hyvinvoinnin näkökohdilla. Nämä kaksi ulottuvuutta on otettava huomioon, koska kehittyneissä yhteiskunnissa on uusia hyvinvointihaasteita, eikä kestävyyttä voida saavuttaa ilman vastuullisen käyttäytymisen lisääntymistä. (Hämäläinen, 2014, s. 5.)

Koen tärkeäksi tutkia yhteiskunnallisesti hyödyllistä aihetta, minkä lisäksi näen pyöräilyssä olevan hyötyjä myös yksilötasolla. Tiedostan toki, että aivan kaikille pyöräily ei kuitenkaan sovellu ja monien myönteisten vaikutusten lisäksi on havaittavissa negatiivisiakin puolia, kuten turvallisuuteen liittyviä tekijöitä. Ihmisten hyvinvoinnin lisäksi luonnon on voitava hyvin. Kestävillä valinnoilla ja ratkaisuilla voidaan saavuttaa kokonaisvaltaisesti parempia askeleita kohti valoisampaa tulevaisuutta. Olenkin kiinnostunut selvittämään pro gradu -tutkielmassani sitä, miten kestävän hyvinvoinnin ulottuvuudet tulevat esille polkupyöräilyä käsittelevissä lehtijutuissa ja mielipidekirjoituksissa eritoten koronapandemian aikana. Oma näkökulmaa aiheeseen tuo se, että olen aktiivinen ympärivuotinen pyöräilijä ja olen tehnyt pidempiä pyörämatkoja Suomessa, muualla Euroopassa sekä Kaukoidässä. Pyöräily harrastuksen lisäksi toimin kuljetusalan ammattilaisena niin linja-auton- kuin kuorma-autonkuljettajana, joka antaa laajempaa perspektiiviä eri tienkäyttäjien näkökulmasta.

Seuraavassa alaluvussa käyn läpi aiempaa tutkimusta polkupyöräilystä, jota seuraa alaluku teoreettisesta viitekehystä lyhyesti. Teoreettista viitekehystä käsitellään myöhemmissä

luvuissa laajemmin. Kolmas alaluku käsittää aineiston ja menetelmien esittelyn. Viimeisessä alaluvussa kuvailen vielä tutkimuksen kulun.

1.1 Aikaisempi tutkimus polkupyöräilystä

Ympäristöystävällisistä liikkumisen muodoista on tullut viime vuosina yhä ajankohtaisempi puheen- sekä samalla myös tieteellisen tutkimuksen aihe. Ympäristösuojelijat ovat jo 1990-luvulta kannustaneet kestäviin liikennemuotoihin, kuten pyöräilyyn ja kävelyyn sekä samalla vaatineet liikenneinsinöörejä ja -suunnittelijoita ottamaan nämä liikennemuodot paremmin huomioon (Turner, Hottenstein & Shunk, 1997, s. 1). 1990-luvulla päämäärätietoisempi pyöräilyn edistäminen lähti liikkeelle muutamista Euroopan maista ja siitä ympäri maailmaa. Tämän seurauksena yhä useampi kaupunki ja maa alkoivat ymmärtämään pyöräilyn kestäväen merkityksen kaupunkiliikenteessä ja sen edistämisessä. (Vaismaa, 2014, s. 28.)

Pyöräilyn suosio on vaihdellut eri aikakausina, johon on vaikuttanut useampi tekijä. Autojen yleistyttyä 1950-luvulla on sen seurauksena kaupunkien infrastruktuuria suunniteltu autoliikenteen ehdoilla. 1970-luvun puolessa välissä pyöräilyn aseman parantuminen liikennesuunnittelussa alkoi hiljalleen näkyä, joka nosti samalla pyöräilyn suosiota. Energiakriisi ja kasvaneet ympäristöongelmat ravistelivat maailmaa, minkä seurauksena ihmiset alkoivat ajattelemaan ympäristön hyvinvointia. Pyörää alettiin käyttämään yhä enemmän liikunnan vuoksi, koska ruumiillisen työn väheneminen koneiden kehityksen myötä säästi ihmisten fyysistä rasitusta. (Jensen ym., 2000.) Euroopan komission vuonna 2007 julkaisemassa kaupunkiliikenteen vihreässä kirjassa on nostettu esille kolme kaupunkiliikenteelle merkittävää ongelmaa: ruuhkautuminen, ympäristöhaitat ja onnettomuudet. Pyöräilyn on katsottu ratkaisevan osin näitä esille nostettuja ongelmia. (Partanen, 2014.) Polkupyöräilyä pidetään käytännöllisesti katsottuna saasteettomana ja meluttomana liikennevälineenä, eikä se aiheuta juurikaan ympäristöongelmia. Luonnonvaroja pyöräliikenne tietenkin jonkun verran kuluttaa, mutta ei samassa määrin kuin esimerkiksi autoliikenne. Autotiet ja muut suuret moottoriliikenneväylät muodostavat esteitä luonnolle ja ihmisten toiminnoille eri tavalla verrattuna pyöräliikenneinfrastruktuuriin. Pyöräliikenteen puolesta käytetyt argumentit liittyvätkin useasti ympäristöhyötyihin ja energiansäästöön. (Kallioinen, 2002, s. 7.)

Polkupyöräilyä voidaan lähestyä monesta eri näkökulmasta. Matkailututkimuksen tavoin pyöräilyä on tutkittu useamman tieteenalan parissa. Niitä ovat esimerkiksi taloustiede, lääketiede, markkinointi, arkkitehtuuri sekä maantiede. Poikkitieteellisyys esiintyy monessa polkupyöräilyyn liittyvässä aikaisemmassa tutkimuksessa. (Cheng, Li, Petrick & O’Leary, 2011.) Suomen ensimmäinen pyöräilystä väitellyt tohtori on vuonna 2014 Tampereen teknillisestä korkeakoulusta väitellyt Kalle Vaismaa. Pyöräilyn kasvavasta suosioista huolimatta pyöräilystä väitelleet tohtorit ovat harvinaisuus myös kansainvälisesti. (Partanen, 2014.) Ensimmäiset laajemmat pyöräilyyn liittyvät tutkimushankkeet saivat alkunsa Euroopassa 1990-luvun puolivälissä. Näistä Eurobike-projekti aloitettiin vuonna 1994, jonka tavoitteena oli edistää pyöräilyn turvallisuutta, lisätä ihmisten liikkuvuutta sekä parantaa pyöräilyolosuhteita. Kyseiseen projektiin osallistui kahdeksan maata. Samoihin aikoihin myös Suomessa aloitettiin edistämään pyöräilyä yhä kokonaisvaltaisemmin ja määrätietoisemmin. Vuonna 1993 liikenneministeriö julkaisi Pyöräilypoliittisen ohjelman, joka oli ensimmäinen kansallinen edistämishjelma. Sen tarkoituksena oli löytää ratkaisuja pyöräilyn lisäämiseksi kun- nissa sekä tärkeimmät vastuutahot työn toteutumiseksi. (Vaismaa, 2014, s. 29-30.)

Uudelle vuosituhannele siirryttäessä pyöräliikennettä on tutkittu ja edistetty enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Suomessa liikenne- ja viestintäministeriöltä (LVM) on ilmestynyt useita julkaisuja käsitellen pyöräliikennettä. LVM laati vuonna 2000 liikennepoliittisen lin- jauksen *Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025*, jossa tavoitteeksi esitetään pyöräilyn sekä kävelyn lisäämistä ja niiden liittämistä kiinteämmäksi osaksi liikennejärjestelmän to- teuttamista ja suunnittelua. Muita LVM:n julkaisuja ovat muun muassa *Uutta pontta pyöräi- lyyn – ehdotus pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi* (2001) sekä *Kohti kestävä ja terveellistä liikennettä* (2001). Jälkimmäisessä julkaisussa on käsitelty Maailman terveysjärjestön (WHO) Lontoon perusasiakirjan toimenpiteitä ja tavoitteita sekä niiden soveltamista Suo- messa. Kyseinen perusasiakirja sisältää tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn suosion sekä liiken- neturvallisuuden edistämiseksi. (LVM 2004; LVM 2001c; Lehmuskoski et al. 2001; LVM 2000, Vaismaan, 2014, s. 30 mukaan.) LVM:n julkaiseman *Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020* päämääränä oli lisätä kävelyn ja pyöräilyn osuutta kaikista tehdyistä matkoista. Sen tavoitteena oli pyöräilyn ja kävelyn yhteenlasketun kulkutapaosuuden nostaminen 35-38 %:iin silloisesta (2011) 32 %:sta ja samanaikaisesti vähentää lyhyiden henkilöautomatkojen osuutta. (Vaismaa, 2014, s. 31.)

Vuonna 2017 Suomen tieliikenteessä kuoli yhteensä 18 pyöräilijää. Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrä on vähentynyt vuodesta 1980 noin 83 prosenttia. Turvallisuus tulisi ymmärtää osaksi pyöräilyn terveysvaikutuksia, jonka lisäksi pitäisi pyrkiä negatiivisten ja positiivisten terveysvaikutusten tasapainoon, kun pyöräilyä edistetään ja kehitetään. Pyöräilyä edistävät toimet lisäävät usein myös pyöräilyn turvallisuutta. Pyöräilijöiden turvallisuustilanteen seuraamista ja hallintaa vaikeuttavat puutteet loukkaantumiseen johtaneiden pyöräilytapaturmien tilastoinnissa sekä pyöräilyn suosion kasvu. (Airaksinen, 2018, s. 6, 15: OECD, 2013, Airaksisen, 2018, s. 15 mukaan.) Noora Airaksinen teki vuonna 2018 väitöskirjan Itä-Suomen yliopistossa polkupyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tapaturmista. Väitöstutkimuksesta käy ilmi, että polkupyöräilijöille tapahtuneita tapaturmia on jopa neljä kertaa enemmän kuin virallinen tilastointi kertoo. Virallisten tilastojen ulkopuolelle jäävät monesti onnettomuudet, joissa pyöräilijä kaatuu yksin eikä törmää keneenkään. (Nykänen, 2018.) Pyöräilyn vaarallisuudesta verrattuna muihin liikenne-
muotoihin on keskusteluissa ilmennyt paljon eriäviä mielipiteitä. Onnettomuuksien suhteuttaminen kuljettuihin kilometreihin ei näytä yleensä pyöräilyn kannalta hyvältä verrattuna henkilöautoihin tai joukkoliikenteeseen. Esimerkiksi Helsingissä pyöräliikenne on kulkumuodon matkasuoritteeseen suhteuduttuna lähes viisi kertaa vaarallisempaa kuin henkilöautoilu. (Pasanen, 2013, s. 15.)

2010-luvulla pyörämatkailua on pyritty kehittämään muun muassa erilaisten hankkeiden avulla. Hankkeisiin liittyviä opinnäytetöitä on tehty useita, joissa on suunniteltu sekä kartoitettu pyöräilyreittejä. EuroVelo -pyöräilyreitteihin liittyviä hankkeita on ollut käynnissä ympäri Eurooppaa. EuroVelo on Euroopan pyöräliiton lanseeraama projekti, jonka tarkoituksena on saada aikaan koko Euroopan maanosassa kulkevan lähes 90 000 kilometriä pitkän pyöräreitin perustaminen. Suomessa EuroVelo reittejä on tällä hetkellä neljä. Iso osa näistä reiteistä kuuluu valtion tieverkostoon. Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen talousarviossa 2020 on varattu yhteensä 42,9 miljoonaa euroa. (Lähde pyörämatkalle ja koe... 2020.)

Viime vuosina kaupunkipyöräily on ollut kasvussa useissa Euroopan kaupungeissa. Yhteiskäyttöisten kaupunkipyörien yleistymisen on yksi syy, joka on lisännyt pyöräilyn suosiota kaupungeissa. Amsterdam ja Kööpenhamina ovat olleet kaupungeina edelläkävijöitä pyöräilijöitä ajatellen. Monessa tutkimuksessa nämä kaksi kaupunkia tulevatkin esille. Sen lisäksi, että paikalliset käyttävät polkupyöriä, on viimeaikainen kehitys vaikuttanut myös

matkailijoihin. Pyöräilymatkailijasta on tullut yhä yleisempi näky monissa Euroopan kaupungeissa. Paikallisen polkupyöräkulttuurin ja pyörämatkailun kehittämisen mahdollisuuksien välillä on havaittu ilmeisiä yhteyksiä. Esimerkiksi Jonas Larsenin (Larsen, 2015, 2017a, Nilsonin, 2019 mukaan) autoetnografiset tutkimukset polkupyörämatkailijoiden kokemuksista eri kaupungeissa osoittavat selvästi paikallisten polkupyöräkulttuurien vaikutukset pyöräilymatkailijoihin.

Pyöräilyn moninaisuuden tunteminen ja sen näkyväksi tekeminen on olennainen osa, kun ollaan rakentamassa tulevaisuuden pyöräilyolosuhteita. Monesti pyöräilyn pariin kannustetaan ympäristö- ja terveyssyistä, mutta pyöräilykulttuuri on monen tekijän yhteissumma eikä kovin yksinkertaisesti ohjailtavissa. Moninaisuuden tunteminen ja ymmärtäminen voi saada aikaan varteenotettavia vaihtoehtoja ja mahdollisuuksia. (Laine, 2019, s.75.) Pyöräilyn vaikutukset ihmisten fyysiseen hyvinvointiin ovat kiistattomat, mutta sillä on myös vaikutusta henkiseen hyvinvointiin. Liikunnan kautta voidaan saada virkistystä, onnistumisen tunteita ja iloa. Ryhmässä pyöräily mahdollistaa sosiaalista kanssakäymistä, joka voi estää osaltaan eristäytymistä, joka taas on vaikuttaa henkiseen hyvinvointiin. Vaikka pyöräillä voi yksin tai ryhmässä, niin on siitä huolimatta mahdollista tuntea kuuluvansa pyöräilevään yhteisöön. (Eloranta & Punkanen, 2008, s. 9; Lobo, 2011, Salosen, 2015, s. 32 mukaan.)

Aiemmista tutkimuksista käy ilmi, että pyöräilyä on tutkittu monista eri tulokulmista. Yleisesti on tunnustettu, että pyöräilymatkailu tarjoaa monenlaisia taloudellisia, ympäristö- ja terveyshyötyjä sekä matkailukohteille että matkailijoille. Pyörämatkailijoiden lisäksi hyödyt tulevat esille myös paikallisten pyöräilijöiden keskuudessa. Pyöräilyn ja pyörämatkailun kasvusta huolimatta polkupyörää käyttävien matkailijoiden määrä on kuitenkin edelleen hyvin rajallinen. (Fialho & Eusebio, 2017.) Toisaalta on tutkimuksia, jotka eivät kohdistu suoranaisesti pyöräilyyn, vaikka pyöräily on keskeisessä osassa näitä tutkimuksia. Pyöräily on konteksti, josta käsin tutkitaan joitain muita ilmiöitä (ks. esim. Spinney, 2010).

Pyöräilyn tarjoamat mahdollisuudet on huomattu jo vuosikymmeniä sitten, mutta niitä on tarve kehittää entisestään. Nykyinen maailman tilanne vaatii ihmisiltä konkreettisia tekoja, jotta elämä jatkuisi täällä vielä tuleville sukupolville inhimillisissä olosuhteissa. Kestävillä teoilla ja ratkaisuilla voidaan nykyistä ympäristön ja ihmisten olotilaa saada paremmaksi. Polkupyöräilyn moniulotteisten vaikutusten takia koen aiheen tutkimisen tärkeäksi ja samalla erittäin ajankohtaiseksi. Kestävä kehitys ja kestävä matkailu ovat edelleen keskeisiä

teemoja, joihin yhteiskunnan tulisi kiinnittää huomiota, mutta pro gradu -tutkielmassani haluan tuoda esille kestävän hyvinvoinnin merkityksen suhteessa polkupyöräilyyn.

1.2 Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymykset

Tutkielmani teoreettinen viitekehys rakentuu kestävän hyvinvoinnin ympärille, jota tukee transmodernismi. Teorian perustana on Erik Allardtin esittämä hyvinvointiteoria, johon on lisätty hieman uusia ulottuvuuksia ja siitä on edelleen johdettu kestävän hyvinvoinnin HDLB-malli (Having, Doing, Loving, Being). Tuuli Hirvilammin vuonna 2015 tarkastetussa väitöskirjassa hänen tarkoituksensa oli kehittää kestävän hyvinvoinnin teoriaa, joka tunnistaisi ihmisen ja luonnon välisen vuorovaikutuksen sekä kestävyiden tavoitteet. Hirvilammin kestävän hyvinvoinnin teorian lähtökohdaksi on omaksuttu relationaalinen ihmiskäsitys, jossa ihminen toimii osana luontoa. (Silvasti, 2016, s. 410-411.)

Allardt (1976) määrittelee hyvinvointia kolmen erityyppisen tarpeentyydytyksen luonteen avulla. Ne ovat elintaso (Having), sosiaaliset suhteet (Loving) sekä itsensä toteuttamisen muodot (Being). Allardtin having, loving, being -teorian pohjalta luodun kestävän hyvinvoinnin HDLB-mallin D-kirjain (Doing) on Hirvilammin tarpeellisenä lisäämä ulottuvuus, joka huomioi paremmin ihmisten aktiivisen toiminnan hyvinvoinnin lähteenä (ks. Helne 2010, 2014a ja 2014b; Helne ym. 2011, 2012).

Yleinen hyvinvointi sekä luonnon ja ihmisen välinen sopusointu ovat tärkeitä elementtejä transmodernia ajattelutapaa hyödyntäville henkilöille. Kaikkien negatiivisten asioiden ympärille ihmiset tarvitsevat myös positiivisia tulevaisuuden ilmiöitä. Uuden ihmisyyden nousu, mielekäs todellisuus ja elämä kuvaavat nousevaa ilmiötä transmodernismia. (Heikkinen, 2014, s. 68.) Transmoderni -termin otti käyttöön 1990-luvulla sosiologi Paul H. Ray, joka tutki ihmisten arvoja, elämäntyyliä sekä maailmankuvaa. Hänen tutkimuksiensa mukaan voidaan puhua uuden arvokulttuurin noususta, joka ei edusta traditionaalista eikä modernia ja siksi hän nimittikin tämän osakulttuurin transmoderniksi. (Ray, 1996; Ray & Andersson, 2000, Huhmarniemen, 2001, s. 471-475 mukaan.)

Viitekehykseni muotoutuu erityisesti Hirvilammin (2015) käyttämän kestävän hyvinvoinnin HDLB-mallin pohjalta. HDLB-mallin rakentuu elintason, mielekkään toiminnan,

sosiaalisten suhteiden sekä itsensä toteuttamisen ympärille. Näitä ulottuvuuksia haluan vahvistaa globaalilla ekologisella ajattelulla, joka on yksi transmodernismin ominaispiirteistä (Ray, 1996; Ray & Andersson, 2000, Huhmarniemen, 2001, s. 471-475 mukaan). Luvussa kolme kerron viitekehyksen muodostumisesta tarkemmin. Koen, että polkupyöräilyn vaikutukset ovat hyvinvoinnin tavoin erittäin moniulotteisia, joten kestävä hyvinvoinnin teoria soveltuu hyvin aiheeni tutkimiseen. Tuomalla transmodernismi kestävä hyvinvoinnin tueksi teoreettiseen viitekehykseen saadaan muodostettua toisiaan yhdistävät palaset, jotka soveltuvat yhdessä tutkimukseni luonteen puolesta hyvin teoreettiseksi pohjaksi.

Pyrin tutkimuksessani tunnistamaan aineistostani erilaisia sekä kestävä hyvinvoinnin että transmodernismin elementtejä ja analysoimaan niiden merkityksiä osana hyvinvointia. Tutkielmani tieteellisenä tehtävänä on selvittää, miten kestävä hyvinvoinnin ulottuvuudet ilmenevät pyöräilyssä tarkastelemalla koronapandemian aikana ilmestyneitä lehtijuttuja ja mielipidekirjoituksia. Täten päätutkimuskysymykseni on: *Miten kestävä hyvinvointi ilmenee pyöräilyssä sitä käsittelevien lehtijuttujen ja mielipidekirjoitusten perusteella?* Tutkimukseni viisi alatutkimuskysymystä ovat: *Millaisia henkisen ja fyysisen hyvinvoinnin elementtejä teksteissä ilmenee? Millaisia yhteenkuuluvuuden merkityksiä havaitaan pyöräilyssä? Miten pyöräily voi edistää ympäristön kestävää käyttöä? Miten taloudellisten resurssien kohdistuminen ilmenee pyöräilyn kehittämisessä? Millä tavalla terveys ja turvallisuus ilmenevät pyöräilyssä?*

1.3 Aineisto ja menetelmät

Tutkielmani aineisto koostuu vuoden 2020 tammikuun lopusta vuoden 2021 tammikuuhun Helsingin sanomissa ilmestyneistä pyöräilyyn liittyvistä lehtijutuista ja mielipidekirjoituksista. Aineisto rajautuu kyseiselle aikavälille siitä syystä, että tarkoitukseni on tarkastella koronapandemian aikana ilmestyneitä kirjoituksia. Koronapandemia on vaikuttanut lähes jokaisen ihmisen elämään ja on edelleen ajankohtainen aihe. Ensimmäinen varmistettu koronavirus tartunta todettiin Suomessa tammikuun lopussa vuonna 2020 (Kajander, 2020). Helsingin Sanomat on valittu siitä syystä, että kyseessä on levikiltään Suomen suurin tilattava sanomalehti. Koin tärkeäksi tulosten moninaisuuden kannalta valita suuri levikkeisen

lehden, jotta tutkimustuloksista ilmenisi mahdollisimman laajaa aluetta koskevat havainnot, vaikka pääkaupunkiseudulla on vahva vaikutus lehdessä julkistuissa artikkeleissa.

Metodologialtaan tutkielmani on laadullinen tutkimus. Laadullisissa tutkimuksissa ei ole tarkoitus löytää tilastollisia yleistyksiä, vaan pyrkimyksenä on kuvata jotain ilmiötä tai tapahtumaa sekä ymmärtää tiettyä toimintaa. Ilmiöille pyritään antamaan teoreettisesti mielekäs tulkinta. Yleisimmät aineistonkeruumenetelmät laadullisissa tutkimuksissa ovat kysely, haastattelu, havainnointi ja erilaisiin dokumentteihin pohjautuva tieto. Sanomalehdistä saatava aineisto kuuluu joukkotiedotuksen tuotteisiin, joita ovat sanoma- ja aikakauslehtien lisäksi radio- ja tv-ohjelmat sekä elokuvat. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 84-85.) Kohteena laadulliselle tutkimukselle on yleensä ihminen ja ihmisen maailma, jotka yhdessä muodostavat elämismaailman. Ihmisestä lähtöisin olevat ja ihmiseen päätyvät tapahtumat, kuten yhteisöjen toiminta, hallinnolliset rakenteet sekä ihmisten erilaisten päämäärien asettaminen ovat merkityksiä, joita tarkastellaan laadullisen tutkimuksen elämismaailmassa. Merkitysten synty tulee ihmisen kautta. (Varto, 1992, s. 24.)

Yhteiskunnalliset teemat ovat yleensä jatkuvassa muutoksen tilassa ja niitä on vaikea redusoida mitattaviin muotoihin, joten tämän kategorian tutkimuskohdetta on tulkittava eri näkökulmista (Sirén & Pekkarinen, 2017, s. 4). Tutkimuksessa on pyrkimys kysyä asian ydintä, vaikka asioiden merkitykselläkin on väliä. Ensisijaisena tarkoituksena on tietoisuuden lisääminen. (Hacking, 2009, s. 19-20.)

Ontologiselta luonteeltaan tutkimukseni on relationaaliseen ihmiskäsitykseen perustuva. Relationaalisessa ajattelutavassa ihmisten materiaallinen ja kulttuurinen hyvinvointi ymmärretään olevan yhteen kietoutuneita luonnon kanssa. Kestävän hyvinvoinnin tutkimuksessa relationaalinen paradigma tulisi olla näkökulma ihmisen ja luonnon väliseen suhteeseen. Ihminen on osa luontoa, joka näyttäytyy jatkuvasti ympärillämme. Ihmisten toiminnan ja luonnon välillä virtaa kaiken aikaa energiaa ja materiaa. Ihmisen ja luonnon välistä materiaalista yhteyttä kuvastaa hyvin esimerkiksi se, että luonto on läsnä myös silloin, kun ihminen ajaa pyörällä, joka on valmistettu hyödyntämällä luonnosta saatavia mineraaleja. (Hirvilammi, 2015, s. 62.)

Relationaaliseen ihmiskäsitykseen pohjautuvalla ekoterveyskasvatuksella on vahva yhteys kestävän hyvinvoinnin kanssa. Ekoterveyskasvatus katsoo kriittisesti yhteyksistään

irrotettuun abstraktiin ja universaaliin yksilöllisyyden ideaan. Tällainen ajattelu ei arvosta kulttuurista moninaisuutta, eikä näe fyysisten ympäristöjen arvoa. Itsekeskeinen tai narsistinen individualismi kuvaa ekoterveyskasvatuksen näkökulmasta sitä, miten yksilö ajattelee itseään irrallisena luonnon realiteeteista. Relationaalisessa ontologiassa ihmisen terveyskin on relationaalinen asia, jossa terveys edellyttää muiden eliöiden terveyttä ja toisinpäin. Yhteisöllinen jakaminen, vaihdanta, yhteistyö ja myönteinen vuorovaikutus ovat relationaalisesta ontologiasta seuraavia näköaloja. (Pulkki, Pulkki & Vadén, 2019, s. 76-77.)

Analyysimetodina käytän teoriaohjaavaa sisällönanalyysia. Sisällönanalyysia voidaan käyttää kaikissa laadullisen tutkimuksen perinteissä, jonka lisäksi sitä voidaan käyttää yksittäisen metodin lisäksi väljänä teoreettisena kehyksenä. Monet eri laadullisen tutkimuksen analyysimenetelmät perustuvat tavalla tai toisella sisällönanalyysiin, eritoten silloin, kun sisällönanalyysilla tarkoitetaan kuultujen, kirjoitettujen tai nähtyjen sisältöjen analyysia väljänä teoreettisena kehyksenä. Sisällönanalyysissa pyritään löytämään tekstistä merkityksiä, kun taas esimerkiksi diskurssianalyysissa analysoidaan sitä, miten näitä merkityksiä tekstissä tuotetaan. Teoriaohjaavassa sisällönanalyysissa aineiston analyysi tehdään pääosin aineiston ehdoilla, mutta luokitteluun voidaan käyttää myös aikaisempaa viitekehystä, joka voi olla esimerkiksi käsitejärjestelmä tai teoria. Aineisto ja teoria kulkevat siis koko analyysivaiheen rinnakkain ja tukevat toinen toisiaan. Usein analyysiyksiköt saadaan aineistosta, mutta niiden tulkitsemiseen käytetään teoriaa. Valittu teoria voi ohjata analyysiä, mutta se ei kuitenkaan pakota etenemään valitun teorian ehdoilla, eikä tuloksia yritetä väkisin sovittaa valittuun teoriaan. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 91, 96-97.)

Valitsin tutkielmani menetelmäksi teoriaohjaavan sisällönanalyysin, koska haluan tarkastella sitä, miten kestävän hyvinvoinnin HDLB-mallin ja transmodnismien avulla polkupyöräilyn kestävän hyvinvoinnin ulottuvuudet näyttäytyvät. Haluan antaa liikkumavaraa myös aineistolle ja sieltä mahdollisesti esiin nouseville analyysiyksiköille.

1.4 Tutkielman kulku

Johdantoluvun jälkeen käsittelen luvussa kaksi tutkimusaihetta eli polkupyöräilyä ja siihen liittyviä teemoja. Käsiteltäviä teemoja ovat pyörämatkailu, liikenteen kulkutavat,

kotimaanmatkailu koronapandemian aikana sekä pyöräilyn edistäminen. Luvussa kolme esittelen yksityiskohtaisemmin tutkielmani teoreettisen viitekehyksen, jossa yhdistän kahta eri teoreettista lähtökohtaa; kestävän hyvinvoinnin HDLB-mallia ja transmodernismia. Neljännessä luvussa käyn läpi tutkimusasetelmaa, ainestoa, analyysimenetelmää sekä analyysin etenemistä. Tämän lisäksi esittelen luvussa neljä sekä tutkielman luotettavuutta että tutkimusetiikkaa. Luvut viisi ja kuusi ovat tuloslukuja, joissa esittelen analyysin perusteella tekemiäni johtopäätöksiä. Luku seitsemän on yhteenvetoluku, jossa kerron tutkielmani tärkeimmät tulokset, joiden pohjalta pohdin mahdollisia jatkotutkimusaiheita ja teen johtopäätöksiä.

2. PYÖRÄILY MATKAILUN JA LIIKKUMISEN MUOTOINA

Liikkumistapojen valinnoilla voidaan vaikuttaa siihen, mitä matkan aikana koetaan ja nähdään. Henkilökohtaisten kokemusten lisäksi liikkumismuodon valinnoilla voidaan vaikuttaa liikenteestä muodostuviin ympäristövaikutuksiin. Ympäristöystävällisiin arvoihin sekä kestävään matkailuun on hyvä kiinnittää yhä enemmän huomiota. Paikallisuus, saasteettomuus ja muut ympäristön kestävyysvaikutukset ovat hyviä huomioida kulkutapavalinnoissa. (Nousiainen, 2012, s. 3.) Pyörällä polkiessa lähialueiden tutkiminen näyttäytyy aivan eri tavalla kuin esimerkiksi autossa istuessa. Hitaammalla matkanteolla pyöräilijä voi oppia enemmän ympäristöstään ja samalla saada paremman yhteyden paikallisiin ihmisiin, kulttuuriin ja yhteisöön. (Caffyn, 2012, s. 77.)

Polkupyörää pidetään yhtenä ihmiskunnan suurimpana keksintönä samassa kategoriassa painokoneen, sähkömoottorin, puhelimen ja internetin kanssa. Polkupyörän kulttuurinen arvostus on nousussa ja se on saamassa vahvempaa sijaa länsimaaisissa yhteiskunnissa kaupunkisuunnittelun, liikennepolitiikan, ympäristöongelmien ja vapaa-ajan harrastusten vaikutusten myötä. Keskusteluissa on ollut havaittavissa, että saattaisimme olla uuden polkupyöräilyn kultakauden kynnyksellä. (Rinne, 2021.)

Esittelen tässä luvussa pyöräilyä matkailun ja liikkumisen muotoina. Ensimmäisessä alaluvussa käyn läpi liikenteen kulkutapoja sekä niiden valintojen taustoja ja vaikutuksia. Toisessa alaluvussa esittelen pyörämatkailua ja pyöräilyn eri muotoja. Kolmannessa alaluvussa käsitellään kotimaanmatkailua ja koronanpandemian vaikutuksia matkailuun. Lopuksi tuon esille eri toimijoiden sekä tekijöiden rooleja pyöräilyn edistämiseksi.

2.1 Liikenteen kulkutavat

Liikkumismuotojen kirjo nykypäivän katukuvassa on monipuolistunut kaiken aikaa. Sähköpotkulaudat, segwayt, sekä monet hieman erikoisemmat kulkupelit ovat melko tavallinen näky varsinkin suuremmissa kaupunkiympäristöissä. Kulkutavat voidaan jaotella kolmeen eri pääryhmään, joita ovat liikunnalliset kulkutavat, julkinen liikenne sekä yksityinen ajoneuvoliikenne. Liikunnallisia kulkutapoja ovat esimerkiksi kävely ja pyöräily. Julkisen liikenteen piiriin luetellaan muun muassa linja-auto, juna, metro ja lentokone.

Henkilöautoilijat matkustajineen kuuluvat yksityisen ajoneuvoliikenteen piiriin. (Liikennevirasto, 2018, s. 58.)

Liikenneviraston henkilötutkimuksen (2018) mukaan reilu kolmasosa kaikista kotimaanmatkoista liittyi vapaa-aikaan. Yleisimmät matkat ovat kotiperäisiä eli kotoa tai vakituisesta asuinpaikasta alkavia tai näihin päättyviä. Myös pyörämatkoista yleisimpiä ovat kotoa alkavat lenkit. Vuodenaikojen vaihteluilla on myös merkitystä kulkutapojen valintaan ja määriin. Eniten suomalaiset liikkuvat kesäaikaan, kun taas matkasuoritteet ovat pienimmillään talvella. Kausivaihteluille herkin kulkutapa on pyöräily. Kesällä keskimääräisen pyörämatkan pituus on 1,2 kilometriä vuorokaudessa, kun talvella vastaava luku on vain 200 metriä. Ulkoilu- ja liikuntamatkoilla käytetään yleisimmin kestäviä liikkumismuotoja. Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan tässä liikkumista, joka pyrkii minimoimaan ympäristöhaitat ja resursien käytön. Kestävien liikkumismuotojen piiriin luetaan useimmiten jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne. Vähiten kestäviä liikkumismuotoja käytetään työasiamatkoille sekä kyydittämiseen ja saattamiseen liittyvillä matkoilla. Yli 100 kilometrin kotimaanmatkoista noin kolme neljäsosaa kuljetaan henkilöautolla. Mitä pidemmäksi matkojen pituudet kasvavat yleistyy myös junan ja lentokoneen käyttö. Ilmiö on pysynyt varsin stabiilina jo vuosia. (Liikennevirasto, 2018, s. 43-45, 54-58, 65, 97-106.)

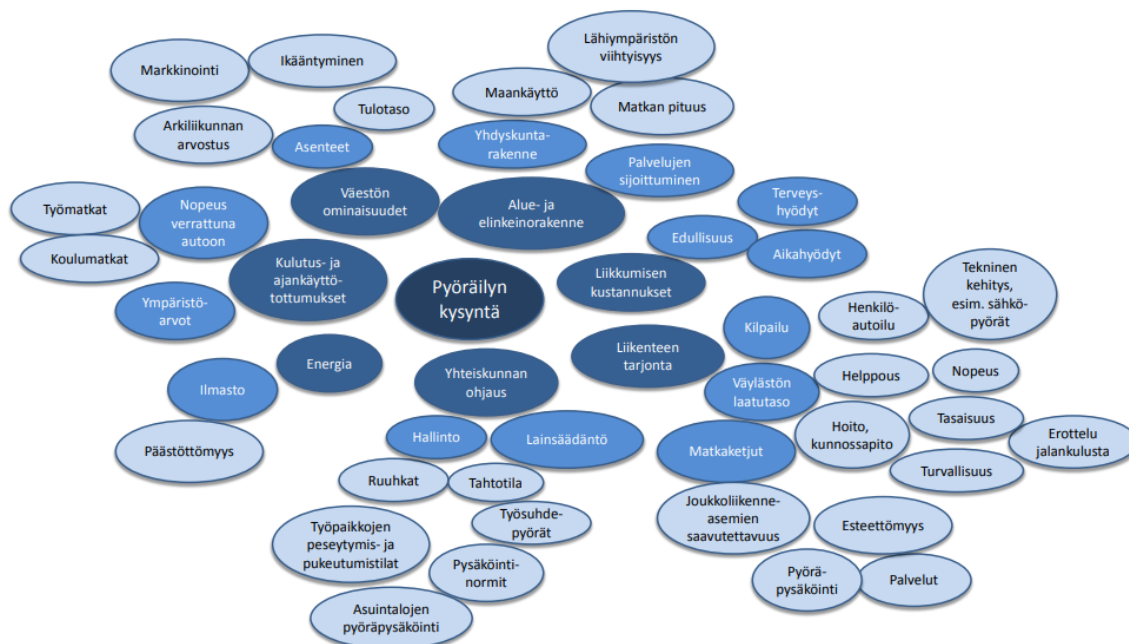
Yksilöllisillä tekijöillä on huomattava merkitys, kun tarkastellaan pyöräilyn potentiaalia. Yksilöllisiä tekijöitä ovat esimerkiksi sukupuoli, ikä ja tulotaso. Tulotasolla on vaikutusta muun muassa ajoneuvon omistukseen, mikä taas näyttäytyy liikkumisvalinnoissa. Fyysiseen kuntoon vaikuttaa terveydellisten seikkojen tavoin myös ikä. Sosiokulttuuristen tekijöiden vaikutus näyttäytyy muun muassa siinä, miten pyöräilyn asema esiintyy valtakunnallisella tasolla. (Metsäpuro ym, 2014.)

Matkustuspäätöksiä tehdään monista eri syistä, joihin yksittäiset ihmiset voivat vaikuttaa. Edullisuus, nopeus ja sujuvuus määrittelevät monesti ihmisten matkustuspäätöksiä. Lento- ja joukkoliikenne kilpailee usein matkustajista junan ja laivan kanssa, mutta näiden kaikkien liikkumistapojen houkuttelevuuteen on mahdollista vaikuttaa hallinnollisilla päätöksillä sekä taloudellisilla tuilla. Koronapandemia on iskenyt lähes kaikkeen matkustamiseen, joten se luo omalla tavallaan painetta päätöksenteossa hallinnon suuntaan. (Niemistö, Soimakallio, Nissinen & Salo, 2019, s. 62.) Erilaisia kustannuksia syntyy myös pyöräilystä. Näitä kustannuksia voidaan nimittää matkavastuksiksi. Pyöräilyyn liitettäviä matkavastuksia ovat

esimerkiksi pyörän hankinnasta syntyvät rahalliset kustannukset, matkaan käytetty aika, turvallisuuden kokeminen sekä pyöräilystä syntyvä fyysinen kuormittavuus. Matka-aikaa saadaan kilpailukykyiseksi henkilöautoiluun verrattuna pyöräily-ystävällisen liikennesuunnitelun avulla. Infrastruktuurin laadulla, sääoloilla ja mäkisyydellä on merkittävä osa pyöräilyn mukavuuden kokemisessa, joka on myös pyöräilyn matkavastuksia. (Metsäpuro ym, 2014.)

Omiin liikkumisesta syntyviin päästöihin voi vaikuttaa valitsemalle ympäristölle ystävällisiä vähäpäästöisiä matkustusmuotoja. Tulevaisuutta silmällä pitäen kestävien liikkumismuotojen kasvulle on olemassa edellytyksiä. Kasvavilla kaupunkiseuduilla asuu yhä suurempi osa väestöstä. Palveluita keskitetään tämän myötä haja-asutusalueilta kaupunkeihin. Kaupunkiseudulla liikutaan maaseutua useammin pyörällä tai jalkaisin, koska monet palvelut ja toiminnot ovat näiden liikkumismuotojen kantaman sisällä. Kaupungistumisesta huolimatta kestävien liikkumismuotojen käyttöosuudet eivät ole kasvaneet. (Liikennevirasto, 2018, s. 66.)

Kulkutapojen valinnat koskevat jokapäiväistä elämää. Arkiliikkumisen lisäksi matkailuun ja vapaa-aikaan liittyvään matkustamiseen on hyvä kiinnittää huomiota. Vaikka matkakohteeseen lennetään, käytetään laivaa tai muita moottorisoituja kulkuneuvoja, voidaan itse kohteessa liikkua ympäristöä vähemmän kuormittavilla tavoilla. Jokaisella yksittäisellä lyhyelläkin matkalla on omat vaikutuksensa ympäristöön. Pyöräilyn kysyntään vaikuttavista olosuhdetekijöistä yhdyskuntarakenteilla, liikenneympäristöllä ja toimintojen sijoittumisella katsotaan olevan olennainen yhteys pyöräilyn yleistymiseen. (ks. kuvio 1.)



Kuvio 1. Pyöräilyn yleistymiseen vaikuttavia tekijöitä. Lähde: Luukkonen, Mäkelä, Pöllänen, Kalenoja, Mäntynen & Rantala, 2012, s. 31.

2.2 Pyörämatkailu ja pyöräilyn eri muodot

Ensimmäisen polkupyörän tapaisen laitteen kehitti Saksassa asunut paroni Karl von Drais vuonna 1817. Leonardo da Vincin vuodelta 1493 peräisin olevan luonnokseen mukaan on rakennettu puinen polkupyörä, mutta luonnoksen aitoudesta on kiistelty laajalti. (Barton, 2012, s. 16.) Suomeen ensimmäiset pyörät tulivat vuonna 1869. Aluksi polkupyöräily oli vain rikkaiden harrastus pyörien kalleuden vuoksi. Sitä mukaan kuin pyöräily keskiluokkaisu-
tui, lisäsi se myös pyöräilymääriä luoden samalla tasa-arvoisemmat liikkumismahdollisuudet eri yhteiskuntaluokille. Pyöräilyllä oli vaikutusta erityisesti myös naisten tasa-arvopyrkimyksille 1900-luvun vaihteessa. ”Korsetista vapautuminen” lisäsi naisten liikkuvuutta ja oli samalla symboli vapaalle ja riippumattomalle naiselle. (Kallioinen, 2002, s. 36-43; Sachs, 1992, Kalliosen, 2002, s. 39 mukaan.) Useat polkupyörään liittyvät keksinnöt tehtiin hyvin lyhyessä ajassa 1800-luvun lopulla. Perusmalli ei ole polkupyörän tekniikan osalta muuttunut yli sataan vuoteen, mutta toki erilaisia pyöriä on kehitetty sen käyttötarkoituksen mukaan

tavaroiden kuljettamisesta arkipyöräilyyn, virkistys- sekä kilpailukäyttöön. (Barton, 2012, s. 16-17.) 1900-luvun taitetta pidetään polkupyöräilyn kultakautena. Polkupyörän teknologiaa käytettiin autoteollisuuden sekä ilmailun kehittämiseen, joka taas ironisesti kyllä alkoi laskea polkupyöräilyn suosiota. (Dodge, 1996.) Henkilöautoliikenne kasvoi merkittävästi Euroopassa 1960-luvun vaihteessa. Vaikka autojen määrät olivat valtavassa nousussa, oli polkupyörien määrä silti monikertainen. (Kallioinen, 2002, s. 42-43.)

Pyörämatkailun ympärillä kumpuavan kasvutrendin syyksi voidaan nähdä, että se sopii hyvin nykyajan henkeen ja se resonoi vallitsevia niin arvostuksia kuin pyrkimyksiä. Pyörämatkailun vahvuudet rakentuvat kestävyuden, aitouden, elämyksellisyyden ja hyvinvoinnin varaan. Pyörämatkailijan tapa liikkua tarjoaa luonto- ja maisemakokemuksia sekä hidastaa pehdyttävää matkatekoa osaksi paikallista elämäntapaa. Monet pyörämatkailun kohteet ja reitit sijaitsevat pääasiassa maaseudulla, joka taas edesauttaa parantamaan maaseudun elinvoimaa. (Hillo, 2020.) Pyörämatkailu ei ole kuitenkaan yksinomaan maaseutumatkailun ilmiö, sillä polkupyörästä on tullut osa kaupunkimatkailutarjontaa. (Turner, Hottenstein & Shunk, 1997, s. 1).

Perusoletus pyörämatkailusta on, että pyöräily on olennaisena osana matkan tarkoitusta. Toisaalta Simonsenin ja Jorgensonin (1998) mukaan pyörämatkailijaksi lasketaan kaikki ne, jotka käyttävät lomallaan pyörää kulkumuotona, kuten käyttämällä vuokrapyöriä tutkiakseen lyhyesti lomakeskuksen ympäristöä. Tilastollisesti tämä on ongelmallista, koska mitattaessa pyörämatkailijoiden määriä, saattavat luvut olla liian suuria, sillä tällaisia matkailijoita voitaisiin sopivammin kuvata yleisesti vain matkailijoiksi. Kirjallisuudessa hallitsevana ryhmänä ovat polkupyörämatkailijat, joille tärkein syy matkustamiseen on urheilu, pitkät pyörämatkat tai monipuoliset pyöräretket. Toista vähemmän näkyvää ryhmää voidaan kutsua lomapyöräilijöiksi, joille pyöräily on osa lomaelämystä, mutta se ei ole loman pääpaino. (McKibbin, 2015, Nilssonin, 2019 mukaan.) Lomapyöräilijät ovat matkailijoita tai päiväreikilijöitä, jotka käyttävät polkupyöriä paljon arkisemmalla tavalla verrattuna erityistä mielenkiintoa pyöräilyyn kohdistaviin matkailijoihin. (Nilsson, 2019.) Myös Dickinson ja Lumsdon (2010, s. 137) määrittelevät lomapyöräilijän matkailijaksi, jonka loman päätarkoituksena ei ole pyöräily vaan se on vain pieni osa sitä.

Nykyiset pyörämatkailun tai polkupyörämatkailijan määritelmät jättävät huomiotta monenlaisia toimijoita, joilla on yhteyksiä pyörämatkailuun. Näitä ovat esimerkiksi

pyöräilykilpailujen katsojat ja kilpailijat, jotka ovat matkustaneet kohteeseen pyöräilytapahuman vuoksi. Ilman selkeää ymmärrystä siitä, mikä erottaa pyörämatkailijat muista matkailijoista, on lähes mahdotonta mitata tarkasti matkailumarkkinoiden kokoa, taloudellista arvoa sekä siitä seurautuvia hyötyjä ja vaikutuksia. Markkinoiden segmentoinnin mahdollistamiseksi on asetettavat rajat niiden toimintojen ympärille, joita voidaan pitää pyörämatkailun muotoina. Segmentointi on erityisen tärkeää pyörämatkailua kehittäville sekä sitä suunnitteleville tahoille ja päättäjille, koska jokaisella segmentillä voi olla ainutlaatuisia tarpeita, jotka on otettava huomioon. (Lamont, 2009.)

Matkailutuotteena pyöräily voidaan jakaa useaan eri alalajiin, jonka vuoksi se pystyy palvelemaan useita eri kohderyhmiä. Maastopyöräilyn suosio on suuressa kasvussa, kuten myös sähköavusteisten pyörien käyttö. Bikepacking eli pyörävaellus tekee omaa tuloaan, jossa yhdistyvät retkeily ja pyöräily. Muista pyöräilylajeista maantiepyöräily tunnetaan yleisesti kilpapyöräilyinä, vaikka harrastajilleen se on ennen kaikkea kuntoilumuoto. Keski-Euroopassa maantiepyöräily on matkailullisesti erittäin suosittua. Useampia päiviä kestävät retket vaativat tavaroiden kuljetuksen autolla, joten usein maantiepyöräilijät tekevät majapaikasta käsin erilaisia päivämatkoja. Retkipyöräily on nimensä mukaan laji, joka mahdollistaa varusteiden kuljetuksen pyörällä. Se antaa laajemman mahdollisuuden toteuttaa erilaisia pyöräretkiä lyhyistä päiväretkistä, vaikka useisiin kuukausiin tai jopa vuosiin kestäviin matkoihin. Tutustumispyöräilyssä voi olla sekoitettuna kaikkia edellä mainittuja pyöräilyn muotoja. Siinä ajatuksena on tehdä lyhyitä retkiä matkakohteessa ja sen ympäristössä. Pyörävuokraamot ovat tutustumispyöräilyn tuotteistamisen kannalta avainasemassa. Myös kaupunkipyörät voivat tarjota hyvät mahdollisuudet tutustumispyöräilylle. (Nousiainen, 2012, s. 8-10.) Sähköpyörien yleistymisen tuo omalla tulollaan väriä pyöräilyn pariin. Fatbiking eli leveärenkaiset läskipyörät ovat kasvattaneet sähköpyörien tavoin suosiota pyöräilylajina.

2.3 Kotimaanmatkailu koronapandemian aikana

Koronapandemia on muuttanut ihmisten elämää ja rajoittanut valtavasti matkailutoimintaa. Muuttuneet olosuhteet ovat vaatineet niin matkailijoita kuin matkailupalveluiden tarjoajia sopeutumaan vallitsevaan tilanteeseen. Matkailijat ovat alkaneet suosimaan ihmismassoja vältteviä matkakohteita, sillä ihmisten valppaus infektioita kohtaan on kasvanut.

Henkilökohtaisia kontakteja on pyritty välttämään sekä sosiaalista etäisyyttä pitämään muihin ihmisiin. Matkailijoiden matkustushalujen tyydyttämiseksi kotimaanmatkailu on osoittautunut koronapandemian aikana osittaiseksi pelastukseksi. Vähemmän tunnetut kotimaan kohteet ja kotipaikkakunnilla sijaitsevat paikalliset nähtävyydet ovat innostaneet ihmisiä tutkimaan lähiseutua. (Jeon & Yang, 2021.)

Kotimaanmatkailun merkitys on korostunut koronapandemian aikana, mikä selviää työ- ja elinkeinoministeriön teettämästä selvityksestä. Kotimaanmatkailun ja sen kehittämiseen on kiinnitetty huomioita jo ennen koronapandemian alkua. Luonto ja erilaiset aktiviteetit ovat olleet kotimaanmatkailijoiden kiinnostuksen kohteita. Tyypillisesti samojen kiinnostusten perässä Suomeen saapuvat myös kansainväliset matkailijat. Vaikka viime vuosina kansainvälisten matkailijoiden kiinnostus Suomea kohtaan on ollut kasvussa, on kotimaanmatkailun merkitys matkailuelinkeinolle erittäin suuri. Matkailun kestävyydestä on tullut aiempaa tärkeämpi kriteeri matkakohteita valittaessa. Luontoarvot korostuvat kotimaanmatkailussa, jonka lisäksi lentämistä on helpompi välttää. (Honkanen, Sammalkangas & Satokangas, 2021, s. 96-97.)

Liikenteen ja matkustamisen määrissä on ollut huomattavia muutoksia koronapandemian aikana. Tie-, raide-, lento- ja meriliikenteen määrät romahtivat keväällä 2020, jonka lisäksi saman kesän kesälomakauden liikennemäärät jäivät alhaisemmiksi verrattuna edeltävään vuoteen. Maantieliikenne vilkastui kuitenkin suomalaisten kotimaanmatkailun ansiosta kesälomakaudella verrattuna kevään hiljaisiin kuukausiin. Muutokset työmatkailussa sekä erilaisten tapahtumien peruuntumiset ovat vaikuttaneet osaltaan liikennemäärien laskuun. Raideliikenteessä matkamäärät putosivat Suomessa lähes 90 prosenttia kevään 2020 aikana verrattuna aikaisempiin vuosiin. Etätyösuositus ja koronapandemian tartuntamäärien kiihtyminen heikensivät kysyntää myös loppuvuoden aikana. (Marski, 2021, s. 63-64.)

Kesän 2020 koronapandemian aiheuttamia matkailutulojen menetyksiä paikkasi osittain kotimaanmatkailu. Kysyntä kohdistui kotimaanmatkailun osalta erityisesti pienempiin matkakohteisiin, kun samanaikaisesti monissa suuremmissa kaupungeissa matkailijamäärät jäivät aikaisempaa vähäisemmiksi. Kotimaanmatkailusta huolimatta matkailu ei ollut tarpeeksi vilkasta, jotta kansainvälisen matkailun jättämä aukko olisi täytetty. Kansainvälisen matkailukysynnän palautuminen koronapandemian edeltävään aikaan riippuu vielä monesta tekijästä,

kuten matkustusrajoitusten purkamisesta, koronarokotteesta johtuvista tekijöistä sekä kuluttajien luottamuksen palautumisesta matkustamiseen. (Marski, 2021, s. 14, 16, 51.)

Matkailijoiden omatoimisuudessa varsinkin luontopalveluiden käytön osalta on ollut viime vuosina havaittavissa huomattavaa kasvua. Koronapandemian on tuonut oman sysäyksen tämän kaltaiseen kehitykseen, koska ihmiset ovat halunneet liikkua ja harrastaa ulkoilmassa pyöräilyn ohella muita aktiviteetteja turvallisesti ja turvavälit säilyttäen. Tilastollisesti tämä ilmiö voidaan nähdä Metsähallituksen kansallispuistojen ja muiden ulkoalueiden vuoden 2020 kävijämäärien merkittävänä kasvuna. (Marski, 2021, s. 58.)

Koronapandemia on lisännyt kotimaanmatkailussa erityisesti vapaa-ajan asumista ja luontomatkailua. Matkailukohteiden valintaan vaikuttavat muun muassa ilmastovaikutukset, turvallisuuskysymykset, levottomuudet, tautiepidemiat sekä kasvava antibioottiresistanssi. Nämä tekijät tulevat todennäköisesti lisäämään kotimaanmatkailun suosiota tulevaisuudessa. Suomen aseman katsotaan olevan globaalin turvallisuuden kannalta hyvä. Turvallisuuden ja sosiaalisen kestävyuden piiriin kuuluvat erilaisten vähemmistöjen, kuten etnisten tai seksuaalivähemmistöjen huomioiminen, kun matkailupalveluita kehitetään. (Strandell, Tiitu, Ijäs, Lappalainen & Oinonen, 2020, s. 73.)

Suomella on positiivinen maakuva turvallisena ja vakaana maana, mikä mahdollistaa hyvät lähtökohdat matkailuelinkeinon kehittämiseksi koronapandemian jälkeiselle ajalle. Suomella on tavoitteena olla Pohjoismaiden kestävimmin kasvava matkailukohde, jonka saavuttamiseen tulee hyödyntää innovaatioita, kehittää saavutettavuutta sekä pyrkiä vastaamaan digitaaliseen muutokseen. Panostus kestäväen ja vastuullisen matkailun kehittämiseen vastaa tämän ajan henkeä, joka vahvistaa myös toimintaympäristön kilpailukykyä. Yhteistyö sekä pitkäjänteinen toiminta erialan toimijoiden kesken luo mahdollisuuksia kehittää kotimaanmatkailua kestävämpään suuntaan. (Marski, 2021, s. 70-71.)

2.4 Pyöräilyn edistäminen

EU-lainsäädännön mukaan Suomen tulisi vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, kun verrataan vuoden 2005 tasoon. Valtioneuvosto on asettanut omat ilmastopolitiikan suunnitelmat, joiden mukaan Suomi olisi hiilineutraali vuoteen 2045

mennessä. Liikenne aiheuttaa huomattavan osan kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. (Särkijärvi, Jääskeläinen & Lohko-Soner, 2018, s. 9.) Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi asetettiin strategiassa myös omat tavoitteensa, jossa pyritään kasvattamaan näillä kahdella liikku-
mismuodoilla tehtyjen matkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 1.) Kansainvälisillä sekä kansallisella tasolla tehtyjen tavoitteiden saavuttamisen täytyy edesauttaa kestävien liikkumismuotojen rakentamista. Matkailuun liittyy lähes aina siirtymisiä paikasta toiseen, joten jokapäiväisten liikkumisien lisäksi matkailusta aiheutuvasta liikenteestä on syytä tehdä yhä kestävämpää.

Miksi pyöräilyä pitäisi edistää? Pyöräilyn katsotaan olevan sekä yhteiskunnan että yksilön näkökulmasta suotuinen liikennemuoto. Pyöräilyn on todettu olevan todella kustannustehokas keino, joka parantaa terveyden sekä fyysisen toimintakyvyn fyysistä aktiivisuutta, joita ilman krooniset sairaudet lisääntyisivät. Väestön pysyessä terveempänä saadaan kansantaloudellisia kustannuksia, kuten sairaanhoitomenoja ja työkyvyttömyyttä pidettyä pienempinä. Terveystieteiden hyötyjen lisäksi pyöräilyn edistämällä on vaikutusta liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin, meluhaittoihin sekä se voi lisätä ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta. (ks. kuvio 2) (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 8.)



Kuvio 2. Pyöräilyn hyötyjä. Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 8.

Polkupyöräilyä tarkastellaan ensisijaisesti liikkumistapana. Historian saatossa pyöräilyä tukevat tahot ovat kamppailleet saadaakseen näkyvyyttä, vaikka polkupyörä on kiistatta yksi merkittävimmistä symboleista uusimmissa liikenteeseen liittyvissä keskusteluissa sekä

kaupunkikulttuurin edistämisessä. Tietyissä suhteissa polkupyörällä on jo suuri näkyvyys varsinkin länsimaissa. Suuret Euroopan kaupungit ovat peräkkäin julistaneet polkupyöräilyn edistämisen yhdeksi välineekseen torjuakseen ruuhkia, ilmansaasteita ja terveysongelmia. Kaikki eivät ole tätä kehitystä hyväksyneet ja vastakkain asetteluita on havaittavissa, kuten yksityisautoilijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Eräissä keskusteluissa polkupyörästä on tullut synonyymi erityisille poliittisille tai kulttuurisille identiteeteille. Polkupyörien myynninedistämistäkin on pyritty vastustamaan. (Männistö-Funk, 2019, s. 1-2.)

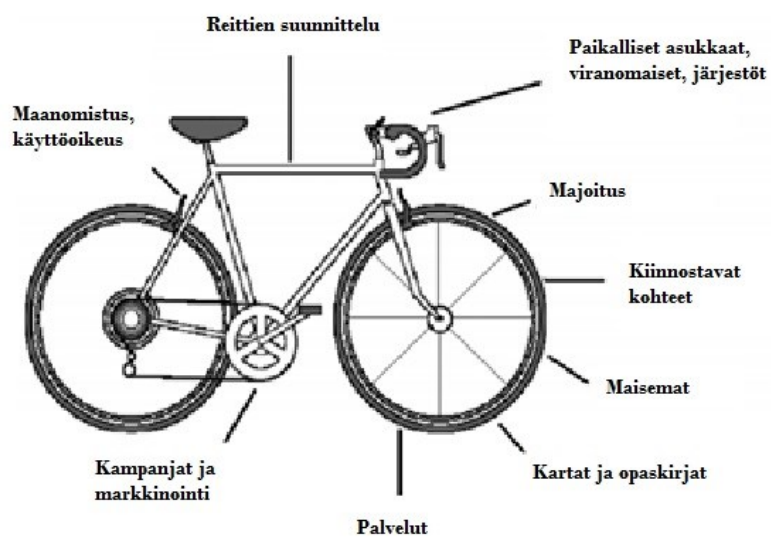
Pyöräilyn houkuttelevuuteen voidaan vaikuttaa monella eri tavalla. Paikallinen viranomaisen voi kehittää alueen infrastruktuuria pyöräily-ystävällisempään suuntaan. (Metsäpuro ym, 2014.) Aikaisempien tutkimusten perusteella infrastruktuurin kehittämisellä on vaikutusta pyöräilyn kasvuun, mutta suurempi vaikutus on asenteilla ja tottumuksilla sekä näitä tukevalla kasvatuksella että tiedottamisella. Monesti kaupunkien polkupyöräkulttuuri on sidoksissa siihen, miten pyörämatkailu on kehittynyt alueella. Pyörämatkailua ei pitäisi kuitenkaan pitää erillään paikallisten jokapäiväisestä pyöräilystä kaupunkialueella. Kaupunkien liikennejärjestelmät täytyy ymmärtää hitaasti kehittyvinä kulttuuriprosesseina. Tämän lisäksi liikennejärjestelmät ovat yleensä riippuvaisia paikkakohtaisista olosuhteista (Nilsson, 2019.) Tärkeässä keskiössä on vaikuttaa liikkujien kulkutapavalintoihin, joissa edistettäisiin siirtymistä henkilöauton käytöstä kestäviin kulkutapoihin. Erilaiset imagokampanjat, valistuksen lisääminen, organisaatioiden liikkumissuunnitelmat, liikkumisen ohjauksen yhteistyön edistäminen sekä viestinnän tehostamisen keinoin voidaan edistää siirtymistä kestävimpiin kulkutapoihin. Myös informaation lisääminen pyöräilyn positiivisista terveysvaikutuksista sekä edullisuudesta voi tehdä siitä houkuttelevampaa. (Tuominen ym, 2015 s. 18-19, 29.) Matkakohteissa voidaan näillä samoilla toimenpiteillä informoida matkailijoita pohtimaan kulkutapojen valintoja. Samoin matkailualan yritykset voisivat kehittää entisestään omia liikkumissuunnitelmiaan kestävimpiin suuntiin.

Pyöräilyolosuhteet vaikuttavat pyöräilyn turvallisuuteen. Henkilöliikennesuoritteeseen suhteutettuna pyöräily on melko turvaton kulkutapa, mutta suurin osa vakavimmista törmäysnettomuuksista on autojen kanssa, joten infrastruktuuria kehittämällä turvallisuuskin paranee. Kaupunkiympäristössä risteämiskohdat kevyen liikenteen ja moottoriajoneuvojen välillä ovat osoittautuneet turvattomimmiksi. Myös teiden ympärivuotisella kunnossapidolla

sekä valaistuksen parantamisella saadaan pyöräilyä turvallisemmaksi kulkumuodoksi. (Tuominen ym, 2015, s. 29-30.)

Eri puolilla Suomea on erilaisia pyörämatkailuun liittyviä hankkeita. Teiden kunnossapitoon ja kevyenliikenteen kehittämiseen liittyvät hankkeet edesauttavat myös pyörämatkailua. Yksittäiset kunnat ja alueet ovat viime vuosina onnistuneet kehittämään pyörämatkailua tuotteistamisen ja reittien teemoittamisen avulla, kuten Pyhä-Näsi ja Saariston rengastie. Pyhä-Näsi ja Saariston rengastie ovat retkipyöräilijöiden keskuudessa suosittuja pyöräilyreittejä ja ne ovat kasvattaneet suosiotaan viime vuosina. Suosittujen reittien varrelta löytyy yleensä runsaasti palveluita sekä paljon mielenkiintoista nähtävää. Kansainvälisen näkyvyyden lisäämiseksi pyörämatkailu tarvitsee Suomessa tuotteistamisen lisäksi toimivaa markkinointia. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 31.) Kehittämisessä on ensiarvoisen tärkeää huomioida kohderyhmät, jotta pyöräilymatkailutuotteet palvelisivat kutakin kohderyhmää mahdollisimman hyvin. (Nousiainen, 2014, s. 3.)

Suomessa valtakunnallisten pyörämatkailureittien opastemerkinnät ovat vanhentuneet, eikä niiden avulla pysty seuraamaan reittejä. EuroVelo -reittejäkään ei ole merkitty maastoon, eivätkä monet kartoista tai esitteistä ole enää paikkaansa pitäviä. Pyörämatkailu kohdistuukin niille alueille, joista on paremmin tietoa saatavilla ja joiden reittien varrelle on erilaisia palveluita tarjolla. Maastopyöräilyn suosion kasvun myötä reittejä on tehty lisää kansallispuistoihin. Metsähallitus, Suomen Latu ja matkailukeskukset ovat edistäneet pyörämatkailua Suomessa. Yksi maastopyöräilyn kehittämisen keskeisimpiä ongelmia on, ettei alan tärkeimmillä toimijoilla eli Metsähallituksella ja kunnilla ole riittävästi resursseja vanhojen reittien ylläpitoon. Monesti käy myös niin, että reitistöjä kehitetään EU-rahoituksella, joka johtaa usein uusien reittien tekemiseen, vaikka vanhatkin reitit tarvitsisivat kunnossapitoa. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 32.) Jokamiehen oikeuksista huolimatta maankäytöstä saattaa aiheutua ongelmatilanteita varsinkin siinä vaiheessa, jos reittejä aletaan tuotteistamaan. Pyörämatkailun kehittämiseen on otettava mukaan monen eri toimijan näkökulma, jotta se palvelisi mahdollisen laaja-alaisesti sekä matkailijoita että kaikkia siihen kytöksissä olevia tahoja. (ks. kuvio 3.)

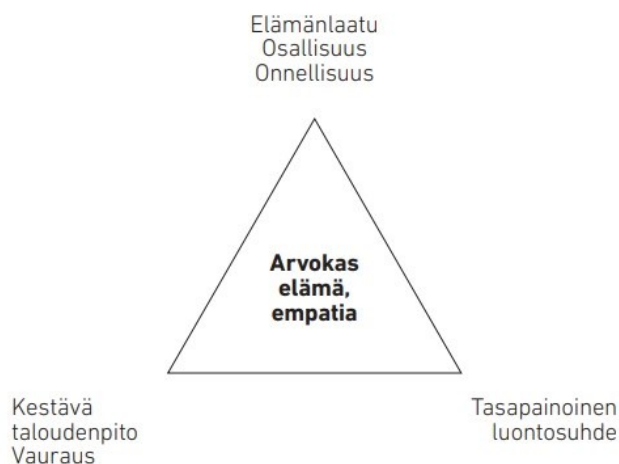


Kuvio 3. Pyörämatkailun kehittämisen olennaisia osatekijöitä. Lähde: Pratte, 2006, s. 68.

3. KESTÄVÄ HYVINVOINTI

Ilmastonmuutos, luonnonvarojen ylikäyttö sekä luonnon monimuotoisuuden väheneminen vaikuttavat jokaisen hyvinvointiin. Luonnon läheisyydellä katsotaan olevan myönteisiä vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin, jonka lisäksi luonnon monimuotoisuus suojelee osaltaan ihmisten terveyttä. (Hannula, 2019.) Ihminen on osa maapallon ekosysteemiä, joten hyvinvointimme kannalta on tärkeää pitää yllä ekosysteemin toimintaa ja sietokykyä. Kulutusikäyttäytyminen on yksi suurimmista tekijöistä, joilla on vaikutusta ekosysteemin kestävyys-teen. (Helne, Hirvilammi & Alhanen, 2014, s. 11.) Kulutuksen merkitys kasvihuonepäästöjen tuottajana on olennaista huomioida globaalilla tasolla, vaikka paikallisillakin tasoilla on vaikutusta. Nykyinen ilmastopolitiikka keskittyy pääosin tuotannon päästöihin. (Häikiö, 2018, s. 275.) Kulutuskäyttäytymisen lisäksi hallitsematon väestönkasvu on ekosysteemin kestävyys-teen tavoin merkittävä osa maapallon kantokykyyn vaikuttavista tekijöistä, kuten myös energiapolitiikka.

Perustarpeet ovat monesta näkökulmasta katsottuna ajasta ja paikasta riippumattomia. Parhaiten ne voidaan tunnistaa silloin, kun niissä on puutoksia. Perustarpeiden puute estää ihmisten sosiaalisen ja yhteiskunnallisen osallistumisen. Nämä perustarpeet ovat universaaleja edellytyksiä terveyden, sosiaaliseen elämään osallistumisen sekä autonomian turvaamiseksi. (Häikiö, 2018, s. 274-275.) Perustana kestäville hyvinvoinnille on terve, koulutettu ja hyvinvoiva väestö. Toimivaa taloutta, hyvinvointia ja kestävä kehitystä ei saavuteta, jos perusasiat eivät ole kunnossa. Kestävän kehityksen kolme peruskäsitettä ovat sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen kestävyys. Nämä ovat keskenään jännitteisessä suhteessa, mutta myös toisistaan riippuvaisia. Kestävän hyvinvoinnin edistämistä voidaan auttaa esimerkiksi investoimalla ihmisten terveyteen, koulutukseen ja osallisuuteen. Väestön ikääntyminen on ollut jo pitkään esillä. Nykyiset hyvinvointi- ja terveyserot ovat kestävän hyvinvoinnin ongelmia. Niitä tulisi korjata ajamalla määrätietoista ja kokonaisvaltaista yhteiskuntapolitiikkaa. (Vaaramaa, 2017, s. 2-3.)



Kuvio 4. Kestävän hyvinvoinnin ainekset. Lähde: Hautamäki & Oksanen, 2014, s. 110.

Kuten kuviosta 4 nähdään, muodostuu kestävä hyvinvointi tämän perusteella kolmesta komponentista; elämän laadusta, kestävästä taloudesta sekä tasapainoisesta luontosuhteesta. Elämän laadun mittareita ovat muun muassa onnellisuus ja hyvät ihmissuhteet. Kestävään taloudenpitoon liitetään elintaso ja vaurastuminen. Luonnosta nauttiminen sekä luonnonvarojen säästeliäs käyttö ovat osa tasapainoista luontosuhdetta. (Alanen ym. 2010, Hautamäki & Oksanen, 2012; Hautamäen & Oksanen, 2014, s. 109 mukaan.)

Hyvinvointi on asia, minkä kaikki elävät olennot tiedostavat ja johon he myös pyrkivät. Hyvinvoinnin tarvetta voidaan pitää sisäsyntyisenä (ks. Maslow, 2011, s. 128-135). Hyvinvoinnilla on useita ulottuvuuksia eikä sen määrittäminen ole yksinkertaista. Hyvinvointi on pysyvämpää kuin onnellisuus. Onnellisuuteen liittyy usein hetkellisyys ja katoavaisuus. Toki hyvinvointikin voi muuttua, mutta silloin voidaan periaatteessa ilmoittaa erityisiä syitä muutoksiin. (Wright, 1963, s. 87-88, Allardt, 1976, s. 33 mukaan.) Kuten Allardt (1976) mainitsee hyvinvoinnin määrittämisen moninaisuudesta, niin sitä on myös kestävästä hyvinvoinnin tarkka määrittäminen. Jälkitekollisen murroksen myötä hyvinvointi on nousemassa länsimaissa yhteiskuntapolitiikan keskeiseksi tavoitteeksi. Kuten edellä on käynyt ilmi, on hyvinvoinnin mittaaminen haastavaa, koska kyseessä on moniselitteinen ja laaja-alainen ilmiö. (Hoffren, 2014, s. 163.) Seuraavassa alaluvussa käsitellään HDLB-mallia, jonka avulla

pyritään määrittelemään kestävästä hyvinvoinnista eri ulottuvuuksia, ja josta Hirvilammi (2015) on esittänyt kestävästä hyvinvoinnin teorian.

3.1 HDLB-malli

Kestävästä hyvinvoinnin mittaamista ei voi tehdä pelkästään käytettävissä olevien resurssien määrällä. Kestävästä hyvinvoinnin ymmärtäminen sen eri osa-alueiden muodostamana kokonaisuutena vaatii taloudellisten resurssien lisäksi ihmisten tarpeiden huomiointia. Ihmisten perustarpeet ovat pitkälti muuttumattomia, vaikka niiden saavuttaminen muuttuu aikakauden, elinympäristön ja kulttuurin vaihdellessa. Yksilölliset erot tarpeiden tyydyttämisen keinoissa tuovat myös eroavaisuuksia. (Hirvilammi, 2015, s. 86-88.)

Kestävästä hyvinvoinnin HDLB-malli on luotu Allardtin tarveteorian pohjalle. Allardtin tarveteorian (Having, Loving, Being) pohjalta luodun kestävästä hyvinvoinnin HDLB-malliin on lisätty D-kirjain (Doing), joka on Hirvilammin mielestä tarpeelliseksi lisätty ulottuvuus. Tämä lisätty ulottuvuus huomio paremmin ihmisten aktiivisen toiminnan hyvinvoinnin lähteenä. (ks. Helne 2010, 2014a ja 2014b; Helne ym. 2011, 2012). HDLB-mallissa pyritään kehittämään Allardtin hyvinvointiteoriaa liittämällä hyvinvoinnin ulottuvuudet sekä tähän sisältyvät osatekijät relationaalisen paradigman kontekstiin ja kestävästä hyvinvoinnin tavoitteluun. Ulottuvuudet kuvaavat tekijöitä, joita ihminen tarvitsee voidakseen hyvin. Ulottuvuuksien määritteiden avulla kuvataan minkälaisiin kestävästä hyvinvoinnin sisältöihin eri hyvinvoinnin ulottuvuuksien kohdalla tulisi pyrkiä. HDLB-malli pyrkii kertomaan hyvinvoinnista kohtuullisen elintason, mielekkään tekemisen, merkityksellisten suhteiden ja elävän läsnäolon kokonaisuutena. (Hirvilammi, 2015, s. 66-67, 70.) Seuraavaksi esitellään yksityiskohtaisemmin kestävästä hyvinvoinnin HDLB-mallin ulottuvuuksia.

Having-ulottuvuudella tarkoitetaan elintaso-käsitettä. Allardtin (1976) mukaan elintason osatekijöitä ovat muun muassa terveys, koulutus, virkistys- ja vapaa-aika sekä työllisyys. Näitä ovat myös fysiologiset tarpeet. Fyysiseen ympäristöön liittyvät arvot, kuten puhtaan ilman ja veden tarve ovat myös elintason osatekijöitä. Nämä tarpeet voidaan turvata persoonallisuuden resurssien avulla. Välttämättömiksi Having-ulottuvuuden resursseiksi on määritetty taloudellinen toimeentulo, asunto, energia ja peruskulutushyödykkeet. Kohtuullinen ja reilu elintaso on kestävästä hyvinvoinnin normatiivinen tavoite. Se tarkoittaa tarpeiden

sopeutumista ekologisen ja sosiaalisen kestävyuden rajoihin. Ekologiset osatekijät ovat jääneet vähemmälle huomiolle pohjoismaita koskevissa elintasoselvityksissä. Ongelmalliseksi tämän tuo se, että luonnonvarojen merkitystä on hankala havaita, jos niitä tarkastellaan vain taloudellisten resurssien näkökulmasta. Tämän takia elintasoja ja sen kestävä tasoa olisi hyvä tarkastella myös luonnonvarojen kulutuksen näkökulmasta. (Hirvilammi, 2015, s. 67.)

Doing-ulottuvuudella tarkoitetaan HDLB-mallissa mielekästä ja vastuullista hyvinvointia edistävää toimintaa. Se korostaa myös sitä, että ihminen on toiminnallinen olento, joka pyrkii toteuttamaan itseään sekä hyvinvointiin liittyviä tarpeita tekemisen kautta. Käsitys ihmisten aktiivisesta toiminnasta voidaan määritellä sillä, että ihmiset pystyvät refleктоimaan ja muuttamaan toimintaansa sekä ottamaan vastuuta siitä. Näin ihmisillä on mahdollisuus suunnata toimintaa oman sekä muiden hyvinvointia edistävään suuntaan. Toiminnan tavat ja laatu vaikuttavat joko vähentämällä tai lisäämällä sekä yksilöiden että yhteisöjen hyvinvointia. Muuttamalla toimintaa tietoisesti on mahdollista, että yksilön onnellisuutta voidaan vahvistaa pitkäkestoisemmin kuin elinolosuhteita muuttamalla. (Niemelä, 2006, s. 74; Sen, 2009; Lyubomirsky ym, 2005, Hirvilammin, 2015, s. 68 mukaan). Hyvinvointia edistävät myös kotityöt, mielekkäät harrastukset sekä kaikki mieltä virkistävät ja vapaaehtoisuuteen perustuva toiminta. Oppimisen katsotaan olevan tärkeää hyvinvointia edistävää sekä toimintamahdollisuuksia kasvattavaa toimintaa. Samoin luonnossa tapahtuvien toimintojen, kuten hiihtämisen ja retkeilyn tunnistetaan HDLB-mallissa lisäävän hyvinvointia. Vastuullisuus tarkoittaa kestävästi hyvinvoinnin kehityksessä oikeudenmukaisen toiminnan lisäksi toiminnan ympäristövaikutusten tiedostamista. Kestävyys edellyttää, että tiedostaa kuinka paljon hyvinvointia edistävät toiminnot kuluttavat luonnonvaroja. (Hirvilammi, 2015, s. 68.)

Loving-ulottuvuus näyttäytyy ihmisen vuorovaikutuksen ja yhteenkuuluvuuden tarpeena. Ihmisellä on toveruuden ja solidaarisuuden tarve ja yleensä halu kuulua johonkin sosiaalisten suhteiden verkostoon, jossa toisistaan välittäminen ilmaistaan. Yhteisyyden puute voi aiheuttaa seurauksia yksilölle. Yhteisyyden ulkopuolelle jäävä yksilö voi aiheuttaa esimerkiksi mielenterveys ongelmia. Yhteisyyden tarve hyvinvointiarvona on osittain myös ongelmallinen. Ihmisten sulkeminen ulkopuolelle aiheuttaa eristäytymistä. (Allardt, 1976, s. 42-44.) Yhteenkuuluvuuden laadulla ja tiiveydellä on yhteyksiä hyvinvointiin. Sosiaalisilla suhteilla on merkittävä merkitys hyvinvoinnille, sillä aktiivisen yhteisöllisen elämän katsotaan

edistävän terveyttä. Yhteisöt luovat turvallisuuden tunnetta ja ne mahdollistavat avun vaikeissakin elämänvaiheissa. (Hirvilammi, 2015, s. 69.)

Keskeisiä hyvinvoinnin kannalta näyttäytyviä yhteisyyden muotoja HDLB-mallissa ovat perhe, ystävät, paikallisyhteisöt, globaali yhteisö, tulevat sukupolvet, luonto sekä muut eläinlajit. Lähiyhteisöjen lisäksi kestävä hyvinvoinnin teoriassa yhteyssuhteisiin on oleellista yhdistää muut maapallon ihmiset, eliölajit ja tulevat sukupolvet, vaikka niiden käsittäminen ihmisten identiteeteiksi ja omakuvaa määrittäviksi yhteisöksi onkin haasteellista. Globaalissa taloudessa ja maailmalaajuisessa ekosysteemissä yhteydet voidaan kuitenkin mieltää keskinäisriippuvaisiksi, sillä ihmiset ovat konkreettisesti yhteydessä etäisyyksistä riippumatta maapallolla tapahtuviin ilmiöihin. (Hirvilammi, 2015, s. 69.)

Being-ulottuvuudella tarkoitetaan, että ihmisen ja luonnon välinen suhde olisi mahdollisimman harmoninen. Itsensä toteuttaminen ja persoonallisuuden kehittäminen saavat usein positiivisen arvon. Maalliset teot tai yksilön saavutukset eivät ole itsensä toteuttamisen täsmennyksiä, koska vain osa kulttuureista ja ihmisistä tavoittelee toteuttamaan itseään saavutuksien avulla. Tekeminen on itsensä toteuttamisen perusedellytyksiä. Pohjoismaisissa yhteiskunnissa itsensä toteuttamisen edellytys on tärkeä hyvinvointiarvo. (Allardt, 1976, s. 48-49.)

Being-ulottuvuuden voi määritellä monella eri tavalla, mutta Hirvilammin (2015) esittämässä kestävä hyvinvoinnin teoriassa se kuvataan elävänä läsnäolona, jonka vastakohtana on vieraantuminen. Vieraantunutta yksilöä ohjaavat ulkoa annetut tavoitteet, eikä itsensä toteuttamisen tarpeet tyydyty. Elävällä läsnäololla tarkoitetaan taas tilaa, jossa yksilö pääsee toteuttamaan omia tarpeitaan ja on yhteydessä omiin kokemuksiinsa. HDLB-mallissa Being-ulottuvuus käsittää henkisen hyvinvoinnin ja henkisen kasvun ulottuvuutena. Tähän sisältyy myös fyysinen ja psyykinen terveys, koska parhaat lähtökohdat itsensä toteuttamisen tarpeiden tyydyttämiseen on terveillä ihmisillä. Yksi keskeisimmistä terveyttä edistävästä tekijöistä on ihmisen henkinen hyvinvointi. (Hirvilammi, 2015, s. 70; Maslow, 2011, Hirvilammi, 2015, s. 70 mukaan.)

Kestävä hyvinvoinnin HDLB-malli kuvaa siis hyvinvoinnin kohtuullisen elintason, mielekkään tekemisen, merkityksellisten suhteiden ja elävän läsnäolon kokonaisuutena. Näihin ulottuvuuksiin voidaan liittää erilaisia kulttuurisidonnaisia osatekijöitä, joilla kuvataan tarpeiden tyydyttämisen keinoja, hyvinvointia lisääviä välineitä sekä erilaisia olemisen ja

toiminnan muotoja. (ks. kuvio 5.) Kestävän hyvinvointia tarkasteltaessa oleelliset osatekijät voidaan kuvata erilaisiksi resursseiksi, toiminnan muodoiksi, yhteyksiksi ja olemisen muodoiksi. (Hirvilammi, 2015, s. 70.)

Having: resurssit	Doing: toiminnan muodot	Loving: yhteydet	Being: olemisen muodot
Luonnonvarat: vesi, ruoka, materiaalit vaatetukseen, rakentamiseen jne. Taloudelliset resurssit: tulot ja vauraus Asunto Energia Peruskulutushyödykkeet	Ansiotyö Kotityö Sosiaalinen ja poliittinen toiminta Koulutus ja oppiminen Harrastustoiminta Luonnossa toimiminen	Perhe ja suku Ystävyssuhteet Paikallisyhteisöt ja yhteiskunta Globaali yhteisö ja tulevat sukupolvet Luonto ja muut eläinlajit	Läsnäolo Mahdollisuus itsensä toteuttamiseen Eheä kokemus olemisesta Fyysinen ja psyykkinen terveys

Kuvio 5. Esimerkkejä kestävän hyvinvoinnin HDBL-mallin kannalta tarpeellisista resursseista, toiminnan muodoista, yhteyksistä, ja olemisen muodoista. Lähde: Hirvilammi, 2015, s. 70.

3.2 Transmodernismi

Transmoderni temin otti käyttöön 1990-luvulla sosiologi Paul H. Ray, joka tutki ihmisten arvoja, elämäntyyliä sekä maailmankuvaa. Hänen tutkimuksiensa mukaan voidaan puhua uuden arvokulttuurin noususta, joka ei edusta traditionaalista eikä modernia ja siksi nimittiin tämän osakulttuurin transmoderniksi. Transmodernisteille ovat tärkeitä persoonallinen kasvu ja henkinen elämä. He ovat avoimia luomaan myönteistä tulevaisuutta, jossa korostuu ihmisen terveydenhoidon, elämänilmiöiden ja tieteen kokonaisvaltaisuus. Muita ominaispiirteitä transmodernismille on globaali ekologinen ajattelu, ympäristökeskeisyys, johon liittyy halu rakentaa kestäviä yhteisöjä sekä kiinnostus vieraita kulttuureita kohtaan. Kuluttajina transmodernistit ovat asioista perillä ja välttävät pinnallisuutta ja kertakäyttöisyyttä. (Ray, 1996; Ray & Andersson, 2000, Huhmarniemen, 2001, s. 471-475 mukaan.)

Transmodernisuus vastustaa loputonta taloudellista kehitystä sekä pakkomielteistä aineellista vaurastumista. Sen sijaan se pyrkii kuvaamaan elämänlaadun käsitettä kehittymisen mittana. Tämä ilmaistaan osaamistalouden muodossa, jossa painopiste siirtyy aineellisesta

pääomasta aineettomiin hyödykkeisiin ja inhimillisen pääoman kerryttämiseen. (Ateljevic, 2009, s. 284.)

Paikallisten arvojen, ylikansallisten kulttuurien ja sivilisaatioiden merkityksen ymmärtäminen nyky-yhteiskunnassa on erittäin tärkeää. Kulttuurit ja elämäntavat ovat kehittyneet rakenteellisen kehitysprosessin seurauksena aikojen kuluessa. Trendit ja muodit vaihtuvat nopeasti, mutta vain osa niistä jää elämään historiaan pitkän keston jatkumolla. Idea kestävästä ja vastuullisesta kehityksestä sijoittuu kulttuurien pitkän keston rakenteelliseen prosessiin. Yhteisöllinen vastuu korostuu transmodernismissa, mutta se kunnioittaa myös yksilötason valinnan vapautta. Näkymättömille voimavaroille ja hiljaiselle tiedolle annetaan tilaa transmodernissa kulttuurissa. Vastuullisten ratkaisujen tekeminen säilyttää elämisen jatkumon ja ne tulevat vaikuttamaan ihmiskunnan nykyiseen ja tulevaan olemassaoloon sekä hyvinvointiin. (Ghisi, 2006, Petrisalon, 2009, s. 183-184 mukaan.) Lähi- ja lyhytmatkoissa on tyypillistä, että niissä toteutuvat transmodernismin humanistiset periaatteet. Animi causa eli matkailun sielun ja henkisen hyvinvoinnin saavuttaminen on mahdollista lähimatkailun avulla. (Stagl, 1995, Petrisalon, 2009, s. 184 mukaan.)

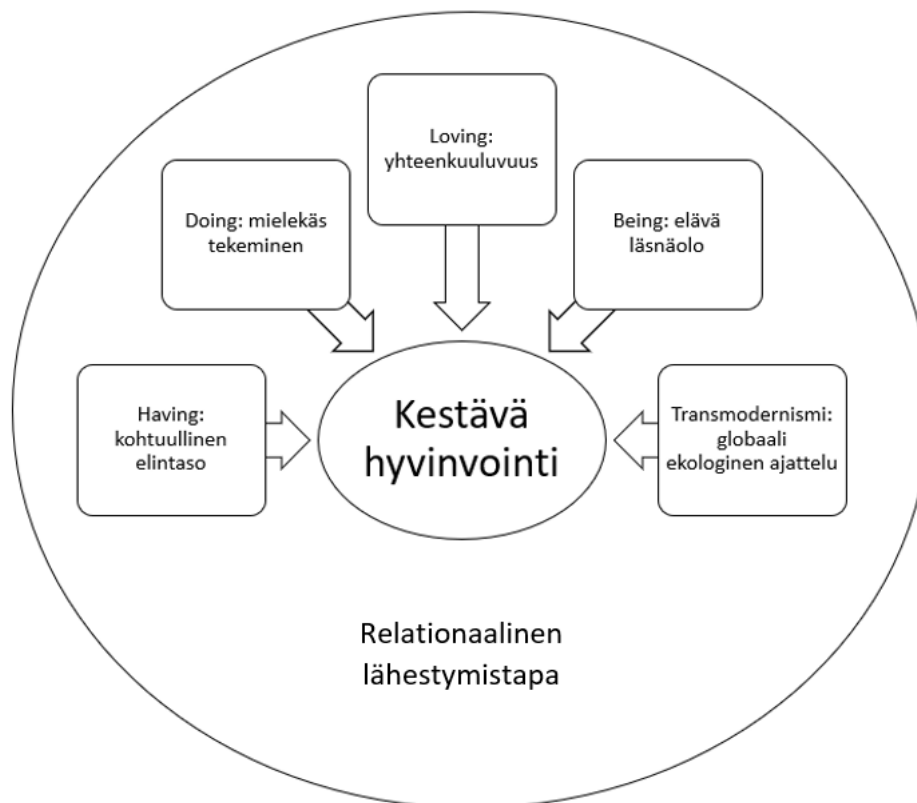
Kaikkien negatiivisten asioiden ympärille ihmiset tarvitsevat myös positiivisia tulevaisuudenilmiöitä. Uuden ihmisyyden nousu, mielekäs todellisuus ja elämä kuvaavat nousevaa ilmiötä transmodernismia. Yleinen hyvinvointi, luonnon ja ihmisen välinen sopusointu ovat tärkeitä elementtejä transmodernistille. Asiakkaiden ja palvelujen tuottajien välinen vuoropuhelu eli dialogi, kulutustyytyväisyys, fyysinen sekä henkinen hyvinvointi ovat myös transmodernistille tärkeitä näyttäytyviä asioita. He kunnioittavat luontoa sekä vieraita kulttuureita ja ideologioita. (Heikkinen, 2014, s. 68.)

3.3 Kestävän hyvinvoinnin kokonaisvaltainen ajattelumalli

Teoreettisen viitekehykseen voidaan lisätä elementtejä, jos sen nähdään tuovan tutkimusaiheeseen kattavampaa ymmärrystä riippumatta aiheesta tai tieteenalasta. Koen, että kestävä hyvinvointi on aiheena niin moniulotteinen, että siihen voidaan lisätä erilaisia elementtejä. Hirvilammi (2015) toteaaakin, että kestävän hyvinvoinnin tarkasteleminen olisi liian rajoittavaa esimerkiksi pelkästään toimintamahdollisuuksien tai kulutuksen näkökulmasta. Hirvilammi (2015) on yhdistänyt käytännössä HDBL-mallissaan erilaisia hyvinvointi teorioita

tarkastelemalla samaa ilmiötä hieman eri volyymilla. Allardtin (1976) hyvinvointiteoriassa korostuu hyvinvoinnin kokonaisuus, kun taas toimintamahdollisuuksien teoriassa keskitytään hyvinvoinnin tavoitteluun ja siihen vaikuttaviin tekijöihin. Elintason tutkimisessa Hirvilammi on ottanut osviittaa Doyalin ja Goughin tarveteoriasta, jossa elintason osatekijät liittyvät resurssien kulutukseen sekä niiden riittävyyteen että kohtuulliseen tasoon (ks. Doyal & Gough, 1991). Teoriatranguulaatiolla pyritään välttämään sitä, että kestävän hyvinvoinnin teorian osat kiinnitettäisiin vain yhteen tiettyyn hyvinvoinnin tutkimusalaan. (Hirvilammi, 2015, s. 53.)

Kestävän hyvinvoinnin HDLB-malli kuvaa siis hyvinvoinnin kohtuullisen elintason, mielekkään tekemisen, merkityksellisten suhteiden sekä elävän läsnäolon kokonaisuutena. Perustankin oman tutkielmani teoriapohjan erityisesti Hirvilammin (2015) kehittämän kestävän hyvinvoinnin HDLB-mallin ympärille, jota haluan vahvistaa transmodernismin avulla, tuomalla erityisesti globaalin ekologisen ajattelun mukaan tukemaan teoreettista viitekehystä. Transmodernismi pyrkii yhdistämään ihmiskunnan uuteen yhteiseen tarinaan, jota voidaan kutsua tietoisuudeksi globaalista keskinäisriippuvuudesta (Rifkin, 2005, Ateljovichin 2020, s. 469 mukaan). Relationaalinen lähestymistapa nivoo yhteen edellä mainittujen teoria aineksien palaset, jossa kestävän hyvinvoinnin tutkimuksen näkökulmasta kietoutuu yhteen ihmisen ja luonnon välinen suhde (ks. kuvio 6.) (Hirvilammi, 2015, s. 62.)



Kuvio 6. Soveltamani kestävän hyvinvoinnin kokonaisvaltainen muodostuminen. Lähde: Hirvilammi, 2015; Huhmarniemi, 2001.

Tulkitsen omassa tutkimuksessani kestävän hyvinvoinnin rakentumista polkupyöräilyä käsittelevissä konteksteissa Hirvilammin (2015) esittämän HDLB-mallin ja transmodernismin mukaisesti. Pyrin selvittämään, millä tavalla kestävän hyvinvoinnin ulottuvuudet ilmenevät pyöräilyä käsittelevissä teksteissä koronapandemian aikana. Oma tutkimusaiheeni eli polkupyöräily ulottuu monelle eri sektorille ja sen tutkimista voi lähestyä monesta eri suunnasta. Matkailututkimukselle on oleellista nähdä kokonaiskuva laaja-alaisesti, mikä on tärkeää kaikessa yhteiskuntatieteitä käsittelevissä tutkimuksissa. Vastuullisuus ja kestävyys ovat arvoja, joita tulisi vaalia, jotta maapallolla säilyisivät inhimilliset olosuhteet myös tuleville sukupolville. Kestävät liikkumistavat, joita pyöräily edustaa, ovat oleellisessa osassa kestävän hyvinvoinnin saavuttamisessa. Seuraavassa luvussa esitän teoreettisen viitekehyksen yhteyden aineistoni analyysiin sekä analyysin etenemistä.

4. TEORIAOHJAAVAN SISÄLLÖNANALYYSI KESTÄVÄN HYVINVOINNIN RAKENTUMISESTA PYÖRÄILYSSÄ

Tutkimukseni aineisto koostuu Helsingin Sanomissa koronapandemian aikana julkaistuista polkupyöräilyyn liittyvistä lehtijutuista. Keräämäni aineiston analyysimenetelmänä käytän teoriaohjaavaa sisällönanalyysia, jonka avulla pyrin havainnoimaan pyöräilyä käsittelevistä lehtijutuista ominaisuuksia, joista voidaan tunnistaa kestävä hyvinvoinnin ulottuvuuksia. Pyrin soveltamaan relationaalista paradigmaa pitkin tutkimuksen kulkua. Tässä luvussa käydään läpi myös tutkimusentekoon oleellisesti liittyviä eettisiä käytäntöjä ja luotettavuuteen vaikuttavia huomioita.

Ensimmäisessä alaluvussa esittelen laadullisen tutkimuksen perusteita. Toisessa alaluvussa kerron tutkimuksen aineistosta ja sen keräämisestä. Kolmannessa alaluvussa käyn läpi teoriaohjaavan sisällönanalyysin kulkua ja miten se tapahtuu tutkimuksessani. Luvun viimeisessä alaluvussa kerron tutkimuksen luotettavuuteen ja tutkimusetiikkaan liittyviä asioita.

4.1 Laadullinen tutkimus

Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus voidaan määritellä ainekin 34 erilaisella tavalla. Yksinkertaisesti ajateltuna voidaan ajatella, että kaikki empiirinen tutkimus on laadullista tutkimusta, joka ei ole määrällistä eli kvantitatiivista tutkimusta. Tällöin puhutaan laadullisesta tutkimuksesta sen laajassa merkityksessä, joka pitää sisällään erilaisia laadullisen tutkimuksen muotoja. Tulkintaerot metodologian merkityksestä laajana tai suppeana tulevat esille laadullisen tutkimuksen sisällä eri perinteiden välillä. (Tuomi, 2007, s. 91.) Laadullisen tutkimuksen lähtökohtana on kuvata todellista elämää, johon sisältyy ajatus, että todellisuus muodostuu moninaisesti. Todellisuutta ei voi kuitenkaan jakaa mielivaltaisesti eri osiin, mikä on otettava huomioon tutkimuksessa. Tapahtuvat vaikuttavat toisiinsa samanaikaisesti, joka edesauttaa monen suuntaisten suhteiden löytämisen. Laadullisen tutkimuksen ydintä pyritään tutkimaan niin kokonaisvaltaisesti kuin on mahdollista. (Hirsjärvi, Remes, Sajaavaara & Sinivuori, 2009, s. 161.)

Aineistokeruumenetelminä laadullisessa tutkimuksessa käytetään useimmiten haastatteluita, kyselyitä, havainnointia sekä erilaisia dokumenteista koottua tietoa, kuten tutkielmassani

sanomalehdistä kerättyjä tekstejä. Edellä mainittuja aineistonkeruumenetelmiä voidaan käyttää myös eri tavoin yhdistelemällä, riippuen tutkittavasta ongelmasta ja tutkimusresursseista. Laadulliselle tutkimukselle tyypilliset aineistonkeruumenetelmät eivät ole yksinomaan sille ominaisia, vaan niitä voidaan käyttää myös määrällisen tutkimuksen aineistoa kerättyäessä. Tutkimusasetelman ollessa vapaampi, sopii tämän tyyppisen aineiston hankkimiseen havainnointi, keskustelu tai omaelämäkerta, kun taas formaalimpien ja strukturoidumpien tutkimusasetelmien edellytetään kokeellisimpia menetelmiä. Tutkimusaineistoina käytettävät kirjalliset materiaalit jaetaan yksityisiin dokumentteihin sekä joukkotiedotuksen tuotteisiin. Tutkielmassani aineistona käytetään kirjallisena materiaalina sanomalehtiä, joka luokitellaan joukkotiedotuksen tuotteisiin. Muita joukkotiedotuksen tuotteita ovat muun muassa aikakauslehdet sekä radio- ja tv-ohjelmat, vaikka varsinaisesti viimeksi mainitut eivät ole kirjallista materiaalia. Sisällönanalyysi sopii hyvin joukkotiedotuksen tuotteiden analysointiin, jota käytän myös tutkimuksessani. Joukkotiedotuksen tuotteita voidaan tarkastella monella eri tavoin riippuen siitä, mistä suunnasta tutkittavaa aihetta halutaan tarkastella. Parhaassa tapauksessa tutkittava aihe hyödyttää useampaa tieteenalaa. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 83, 96-97.)

4.2 Tutkimusaineisto

Tutkimuksen aineisto koostuu Helsingin Sanomissa julkaistuista artikkeleista, mielipidekirjoituksista sekä muista kirjoituksista, jotka käsittelevät pyöräilyä eri tavoin. Helsingin Sanomien internet-sivuilla on arkistohakuohjelma, jonka avulla pystyy rajaamaan hakutermien avulla haluttuja aihealueita. Arkistohakuohjelmaan on mahdollista määrittellä myös haluttu aikaväli, miltä ajalta aiheeseen liittyviä lehtijuttuja halutaan etsiä. Alun perin tarkoituksena oli tarkastella pyörämatkailuun liittyviä lehtijuttuja, mutta ”Pyörämatkailu” hakusana toi vain muutaman tuloksen, joten lopulliseksi hakusanaksi muodostui ”Pyöräily”. Aineisto koostuu koronapandemiavuoden aikana eli tammikuun lopusta 2020 tammikuun loppuun 2021 välillä julkaistuista lehtijutuista. Koronapandemian aluksi määrittelin sen, jolloin Suomessa todettiin ensimmäinen koronavirustartunta. Tällä tavalla halusin rajata tutkimusaineiston määrää vastaamaan paremmin tutkimuksen yleiseen tavoitteeseen. Helsingin Sanomat on levikiltään Suomen suurin sanomalehti, joka on yksi perustelu sille, miksi halusin valita juuri Helsingin Sanomissa julkaistut lehtijutut tutkimusaineistoksi. Vaikka

uutisoinnissa on havaittavissa pääkaupunkiseutukeskeisyyttä, kattaa se mielestäni silti koko valtakuntaa koskevaa uutisointia kansainvälisyyttä unohtamatta. Sanomalehti ei ole tieteellinen julkaisu, joten tiedostan myös sen, että toimittajilla on suuri vastuu ja vaikutus siinä, miten he asiat haluavat tuoda esille.

”Pyöräily” hakusanalla ja edellä mainitulla rajauksilla saatiin yli 200 eri lehtijuttua. Aineiston käsittelemisen aloitin karsimalla lehtijuttujen joukosta pois artikkelia, jotka eivät olleet relevantteja tutkimukseni kannalta. Rajasin pois sellaiset lehtijutut, joissa pääpaino ei ollut pyöräilyssä, vaikka pyöräily mainittiinkin. Esimerkiksi en ottanut aineistoon mukaan urheiluosastolla olleita kilpapyöräilyä koskevia lehtijuttuja. Pyöräilyn moniulotteisuudesta kertoo se, että pyöräilyyn liittyviä lehtijuttuja julkaistiin lähes jokaisella eri sanomalehden osastolla. Aineiston käsittelyä helpotti se, että digiainestoa pystyi kopioimaan ja siten siirtämään Word-tiedostoon jatkokäsittelyä varten. Lehtijutuista poimin tutkimuksen kannalta oleellisia tekstejä, joita aloin analysoida teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla. Kaikkiaan näillä rajauksilla aineistoni rajautui 83 eri lehtijutun sisältämään tekstiin. Seuraavassa alaluvussa käyn tarkemmin läpi teoriaohjaavan sisällönanalyysin kulun.

Analyysissä käytettävien tekstien koodaamiseen käytän mallia [HS xx/xx/xx, osasto] eli esimerkiksi 21.4.2020 kotimaan osastolla ilmestyneen lehtijutun koodaus on [HS 21/04/20, Kotimaa]. Jos analyysissä käytetään samana päivänä ilmestynyttä tekstiä, mutta kyseessä on eri lehtijuttu, merkataan koodauksen perään kirjain. Esimerkiksi [HS 06/12/20a, Talous].

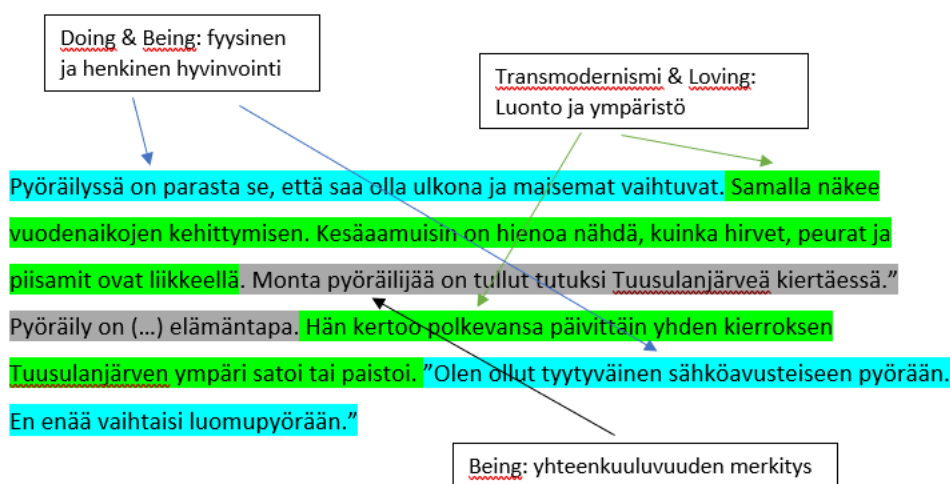
4.3 Teoriaohjaavan sisällönanalyysin eteneminen

Teoriaohjaava sisällönanalyysi etenee lähtökohtaisesti aineiston ehdoilla samalla tavalla kuin aineistolähtöisessä analyysissä. Aineistolähtöinen sisällönanalyysi voidaan jakaa karkeasti kolmivaiheiseksi prosessiksi. Ensimmäisessä vaiheessa aineisto redusoidaan eli pelkistetään, jonka jälkeen aineistolle suoritetaan klusterointi eli ryhmittely. Viimeisessä vaiheessa luodaan teoreettiset käsitteet eli abstrahoidaan. Abstrahointivaihe erottaa teoriaohjaavan sisällönanalyysin aineistolähtöisen analyysin sillä, että teoriaohjaavassa analyysissä teoreettiset käsitteet tuodaan jo tiedetystä ilmiöstä, kuten teoreettisesta viitekehyksestä. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 122, 133.)

Koin teoriaohjaavan sisällönanalyysin soveltuvan hyvin analyysimenetelmäksi, koska aiempi tieto ohjaa teoriaohjaavaa sisällönanalyysiä, mutta antaa samalla liikkumavaraa uusien ilmiöiden havaitsemiselle. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 109.) Analyysiäni ohjasivat kestävän hyvinvoinnin HDLB-mallin ja transmodernismista esille nostamani ulottuvuudet. En kuitenkaan yrittänyt sovittaa kaikkia aineistosta ilmeneviä asioita suoraan teoriaan, vaan pyrin antamaan myös aineistolle tilaa sieltä esille nostamilleni ilmiöille. Vastaavaa teorialmallia ei ole todennäköisesti käytetty samantyyllisen tutkimuksen toteuttamisessa, joten vertailu aiempiin vastaaviin tutkimuksiin toteutui samankaltaisuuksia havainnoiden.

Kuvioissa 6 on esitettynä tutkimukseni teoreettisen viitekehyksen pohjalta muodostettu analyysirunko, joka toimii analyysini tukena. Kuvion 6 lisäksi käytin analyysin tukena kuvioista 4 listattuja kestävän hyvinvoinnin HDBL-mallin kannalta tarpeellisista resursseja, toiminnan muotoja, yhteyksiä ja olemisen muotoja. Pyrin analyysin alkuvaiheessa havainnoimaan aineistosta asioita, joita tulkitsin liittyvän kestävään hyvinvointiin. Aluksi oli melko helppo löytää yhtymäkohtia aineistosta kestävään hyvinvointiin sen laaja-alaisuutensa vuoksi, mutta aineiston suuren koon takia rajoituksia oli tehtävä lisää, jotta tutkimus ei leviäisi liiaksi aihealueen ulkopuolelle.

Tutkimuksen analyysi eteni aineistolähtöisesti aineistoon perehtyen. Pelkistäminen eli redusointi vaiheessa pyrin karsimaan aineistosta tutkimukselle epäoleelliset kohdat pois. Ryhmittelyyn eli klusterointiin sekä abstrahointi eli käsitteellistämisvaiheeseen käytin avukseni tutkimukseni alatutkimuskysymyksiä, joihin muodostin teoriaohjaavan sisällönanalyysin mukaisesti teoreettisesta viitekehyksestä tuotuja alaluokkia (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 123-124, 131.) Muodostin jokaiselle alatutkimuskysymykselle kestävän hyvinvoinnin HDBL-mallista ja transmodernismista niille ominaisia piirteitä. Joissakin tapauksissa aineistosta pystyi havaitsemaan monia kestävän hyvinvoinnin ulottuvuuksia, mikä teki ryhmittely vaiheesta haastavan. Alatutkimuskysymyksien jakaminen kestävän hyvinvoinnin ominaisiin piirteisiin tarkoituksena oli ohjata analyysia aineistolähtöistä ja teoriaohjaavaa sisällönanalyysia mukaillen. Kuviossa 7 voidaan havaita millä tavoin poimin aineistosta kestävän hyvinvoinnin mukaisia ilmauksia.



Kuvio 7. Havainnointi esimerkki aineiston sisällönanalyysin etenemisestä.

Aineiston analyysin myötä luokittelin pyöräilyn liittyvät kestävän hyvinvoinnin elementit seitsemään eri luokkaan: *henkinen ja fyysinen hyvinvointi, yhteenkuuluvuuden merkitys, ympäristön huomioiminen, taloudelliset ilmentymät, kestävät kulkutavat ja infrastruktuuri, terveys ja turvallisuus sekä pyöräilyn kasvu*. Alaluokkia olisi ollut mahdollista luoda vielä enemmän, mutta halusin rajata alaluokat niin, että niillä on yhteys kestävään hyvinvointiin. Suurin osa luokista muodostuikin teoreettisesta viitekehystä mukaillen. Analysoin nämä luokittelemani luokat kahdessa erillisessä luvussa. Tulosluvussa viisi keskitytään edellä luotelluista luokista viiteen ensimmäiseen ja luvussa kuusi kahteen jälkimmäiseen. Halusin jakaa tulokset kahteen erilliseen lukuun, koska koronapandemian aikana terveys ja turvallisuus ovat nousussa erityisen keskeiseen rooliin, joka on taas osaltaan vaikuttanut pyöräilyn suosioon kasvuun. Tästä johtuen koin tärkeäksi luoda terveyttä ja turvallisuutta sekä pyöräilyn kasvua käsittelevälle tulososiolle oman luvun.

4.4 Tutkimuksen luotettavuus ja tutkimusetiikka

Perusedellytyksenä on, että eettisesti hyvässä tutkimuksenteossa noudatetaan hyvää tieteellistä käytäntöä koko tutkimusprosessin ajan. Monet eettiset kysymykset liittyvät tutkimusentekoon, joita tulee ottaa tutkijana huomioon. Tiedon hankintaan sekä sen julkaisemisesta koskevat tutkimusperiaatteet on tunnettava ja niiden täytyy olla yleisesti hyväksyttyjä.

Tutkijalla on vastuu siitä, että periaatteet tunnetaan ja toiminta on niiden mukaista. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2009, s. 23.) Eettisen pohdinnan ja ajattelun avulla voidaan tehdä päätöksiä, jotka ovat harmoniassa oikeiden tavoitteiden kanssa. Tämän mukainen toiminta parantaa sekä yhteisöjen että yksilöiden hyvinvointia. Avoin keskustelu kriteereistä ja motiiveista on seurausta eettisestä pohdinnasta. Läpinäkyvyys on olennainen osa tutkimuksen-teossa ja edellä mainitut avoimet keskustelut ovat tärkeä osa tutkimuksen läpinäkyvyyttä. Eettisen pohdinnan avulla on mahdollista tehdä laadukkaita valintoja, vaikkei se kaikesta huolimatta johtaisikaan parhaaseen ratkaisuun. Eettisesti kestävien valintojen saavuttamisen taustalla on tutkijan itsetietoinen halu oppia ja kehittyä. Eettiset valinnat ovat erittäin moniulotteisia ja vaikeasti ymmärrettäviä asioita, joten eettinen kehittyminen on koko elämän kestävä tavoite. (Clarkeburn & Mustajoki, 2007, s. 302-304.)

Tutkimuksen luotettavuutta pyrin tuomaan esiin selostamalla tutkimuksen kulkua ja sen toteuttamista. Kaikissa tutkimuksissa pyritään välttämään virheitä, jonka takia luotettavuutta täytyy arvioida. Laadullisessa tutkimuksessa ei ole olemassa yksiselitteistä ohjetta luotettavuuden arviointiin, joten avoimuudella on tärkeä merkitys luoda luotettavaa kuvaa tutkimuksesta. (Tuomi, 2007, s. 149-150.) Aineiston keruun olen toteuttanut Helsingin Sanomien sähköistä arkistoa hyödyntäen, jonka lisäksi olen listannut käyttämäni lehtijuttujen ilmestymispäivämäärät, osaston ja otsikot liitteeseen tutkimukseni loppuun. Tämän avulla käyttämäni aineisto on helpohkosti jäljitettävissä. Olen myös poistanut lehtijutuista henkilöiden nimet ja korvannut nämä kohdat ”(...)” merkinnällä, jotta henkilöllisyydet eivät paljastuisi. Medialukutaito ja kriittinen suhtautuminen olemassa olevaan tietoon kuuluu hyvän tutkijan ominaispiirteisiin. Pyrin siis noudattamaan tiedeyhteisön tunnustamia toimintatapoja olemalla rehellinen ja huolellinen sekä soveltamaan tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaisia ja eettisesti kestäviä tutkimusmenetelmiä koko tutkimusprosessin ajan. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2009, s. 24; Tuomi, 2007, s. 149-152.)

Tutkimusaineisto on Helsingin Sanomista keräämäni, joten joukosta on voinut jäädä pois myös lehtijuttuja, jotka olisi ollut hyvä ottaa mukaan analysointia varten. Vaikka Helsingin Sanomat on virallisesti puolueeton lehti, voi lehden poliittisideologisella agendalla olla vaikutusta lehdessä julkaistavaan aineistoon. Tästä huolimatta pyrin tarkastelemaan aineistoa mahdollisimman neutraalisesti.

5. KESTÄVÄN HYVINVOINNIN ULOTTUVUUKSIEN ILMENEMINEN PYÖRÄILYSSÄ

Tulevissa tuloslukuissa vastaan tutkimuskysymyksiini. Päättökysymys tutkimuksessani on, että miten kestävä hyvinvointi ilmenee pyöräilyssä sitä käsittelevien lehtijuttujen ja mielipidekirjoitusten perusteella? Tähän kysymyksen pyrin vastaamaan osatutkimuskysymysten sekä tutkimusaineistosta nostamieni kestävä hyvinvoinnin eri luokkien perusteella muodostamieni teemojen avulla. Tässä tulosluvussa vastaan seuraaviin osatutkimuskysymyksiini: Millaisia henkisen ja fyysisen hyvinvoinnin elementtejä teksteissä ilmenee? Millaisia yhteenkuuluvuuden merkityksiä havaitaan pyöräilyssä? Miten pyöräily voi edistää ympäristön kestävää käyttöä? Miten taloudellisten resurssien kohdistuminen ilmenee pyöräilyn kehittämisessä? Tulosluvussa kuusi vastaan osatutkimuskysymykseen: millä tavalla terveys ja turvallisuus ilmenevät? Tämän lisäksi kuudennessa tulosluvussa tarkastellaan pyöräilyn kasvuun vaikuttavia tekijöitä, joita koronapandemian aikana on ilmennyt.

5.1 Henkinen ja fyysinen hyvinvointi

Pyöräilyllä, kuten kaikella liikkumisella on yhteyttä fyysisen kunnon ylläpitämiseen. Monesti fyysinen hyvinvointi vaikuttaa myös henkiseen hyvinvointiin. HDLB-mallin Being-ulottuvuus käsittää henkisen hyvinvoinnin ja henkisen kasvun ulottuvuutena, johon sisältyy myös fyysinen ja psyykkinen terveys. Parhaat lähtökohdat itsensä toteuttamiseen ja tarpeiden tyydyttämiseen on terveillä ihmisillä. Oleellisimpia terveyttä edistäviä tekijöitä on ihmisen henkinen hyvinvointi. (Hirvilammi, 2015, s. 70; Maslow, 2011, Hirvilammin, 2015, s. 70 mukaan.) Useassa lehtijutussa oli mainintoja siitä, miten pyöräilyn koetaan vaikuttavan niin henkiseen kuin fyysiseen hyvinvointiin. Esimerkiksi fyysinen kunto paranee liikunnan avulla, jota pyöräily on. Samoin luonnossa olemisen koetaan parantavan henkistä hyvinvointia. Osassa aineistosta esiin nostamistani lainauksista ovat toimittajien käyttämiä haastattelujen suoria ilmaisuja, mutta osassa toimittajien kokonaan omin sanoin kirjoittamia lehtijuttujen osia. Mielipidekirjoituksia ovat kirjoittaneet monen eri tahon henkilöt.

Jätät pyöräilemättä. Tämä on virheistä pahin, sillä pyöräily saisi sinut voimaan paremmin sekä henkisesti että fyysisesti. Pyöräily voi jopa suojata sinua koronavirustartunnalta. Se tekee hyvää myös taloudellesi ja ympäristölle. [HS 09/09/20, Hyvinvointi]

Myönteiset vaikutukset hyvinvointiin, terveyteen ja myös yöunien laatuun painavat liikkumistapojeni valinnassa enemmän kuin mahdollinen minuuttien säästö. [HS 12/12/20, Mielipide]

Kun koronavirusepidemia rajoitti elämää keväällä, moni löysi pyöräilystä henkireiän. [HS 05/09/20, Pääkirjoitus]

Luonto tarjoaa nuorille tilan olla yksin, mikä lisää hyvinvointia. Luonnossa vietetty aika tarjoaa esimerkiksi rentoutumista, lisääntynyttä energiaa sekä parantaa keskittymiskykyä. (Rantala & Puhakka, 2019, s. 6.) Pyörällä on mahdollista ajaa erilaisissa olosuhteissa luonto mukaan lukien. Pyöräily luonnossa voi osaltaan vaikuttaa siihen, että voidaan päästä hyvinvointia parantavaan tilaan. Vapauden tunteen saavuttaminen ja luonnossa liikkuminen ovat pyöräilyssä esiin nousevia havaintoja. Näillä koetaan olevan myös yhteys hyvinvointiin. Vapauden tunne voidaan liittää erityisesti henkiseen hyvinvointiin, koska vapauden tunteella on yleisesti positiivinen vaikutelma ihmisten mieleen. Kuten ensimmäisessä aineisto-otteessa ilmeni, ettei pidä olla lähtemättä vaan yleinen ilmapiiri on se, että kannustetaan hyppäämään pyörän selkään. Luonnon ja ihmisen välisen yhteydyn tulisi olla mahdollisimman harmoninen, jonka lisäksi itsensä toteuttaminen ja persoonallisuuden kehittäminen saavat monesti positiivista arvoa (Allardt, 1976, s. 48).

Pyöräretken hienous on illuusio vapaudesta”, (...) sanoo kannattaa ajaa ilman kuulokkeita, niin voi keskittyä olemaan läsnä ja kuuntelemaan tuulta, renkaiden rahinaa, metsän huokailua, lintuja ja ohiajavia autoja.” Aikataulu kannattaa pitää tarpeeksi väljänä, jotta voi pysähtyä ihmettelemään tienposkessa vastaantulevia kylttejä ja mielenkiintoisia ihmisiä. Itseään ei pidä raataa puhki, jotta matkanteosta voi nauttia.” Suurin virhe on (...) mukaan olla lähtemättä ollenkaan matkaan. ”Huonokuntoinenkin pärjää, jos polkee tarpeeksi hitaasti.” Paras ajopeli retkipyöräilyyn on se, joka itsellä jo on. Kalliita erikoisvehkeitä ei tarvita. (...) mukaan pyörällä näkeekin paikkoja, jotka autolla ohi posottaessa jäisi auttamattomasti huomaamatta. [HS 11/07/20, HS Digi -Matka]

Suomen luontoa ja ympäristöä pidetään suuressa arvossa. Luonnossa polkemisen koetaan palkitsevan pyöräilijää. Vaikka pyöräily on pääosin lihasvoimalla tapahtuvaa etenemistä, pidetään fyysisen kuormituksen jälkeistä oloa miellyttävänä. Varsinkin silloin, kun pyöräilijät pysähtyvät tai ovat päässeet määränpäähensä, on aikaa tutkia enemmän ympäristöä ja kuunnella luonnon äänien lisäksi omaa kehoa.

Suomalaisessa luonnossa pyöräileminen on yksinkertaisesti mahtavaa. Olen elävä todiste siitä, että keski-ikäinen kaljamahakin voi onnistua. [HS 18/07/20a, Elämä]

Polkeminen oli kovaa mutta palkitsevaa työtä. Matkan varrella kaupunkien kolkat tulivat tutuiksi uudella tavalla, eikä maisemissakaan ollut valittamista. [HS 02/07/20, HS Digi - Kaupunki]

Pyöräillessä ei pahemmin ehtinyt marjastamaan, vaikka puitteet siihen olivat kohdillaan. Onneksi aamusella ja taukohetkinä oli mahdollista nauttia luonnon antimista. Sellaiset hetket, kun tulee pitkän päivän jälkeen määränpäähän ja katselee pehmeässä iltavalossa maisemia ihan ihmeissään. Miten hienoja paikkoja ja sitten tajuaa, että olen tosiaan tullut tänne pyörällä. [HS 07/08/20b, Urheilu]

Kuten edellä olevista aineisto-otteista käy ilmi, on luonto oleellisena osana näissä lehtijutuissa haastateltujen henkilöiden mielestä. Pyöräilyn ympärille on kehittynyt viime aikoina paljon uusia alalajeja, kuten gravel-pyöräily, jossa yhdistyy maantiellä pyöräilyn lisäksi vaikea kulkuisimmilla teillä pyöräileminen. Pyöräilyn monipuolistumisen myötä se tarjoaa erilaisia vaihtoehtoja pyöräilystä kiinnostuneille ihmisille. Itselleen sopivan pyöräilymuodon löytäminen heijastuu moninaisesti hyvinvoinnissa. Sähköpyörät ovat olleet viime vuosina suosiossa ja moni on löytänyt sellaisesta itselleen mieluisan kulkupelin. Alla olevista aineisto-otteista voidaan edelleen havaita luonnon ja pyöräilyn välinen yhteys sekä esimerkeistä käy myös ilmi, että itselleen sopivalla pyöräilymuodolla on vaikutusta pyöräilyn mielekkyyteen.

”Kyllä se varmaan on tietynlainen vapauden tunne ja se, että maantiepyörällä pääsee lihasvoimin pitkiä matkoja. Ehkä jonkinlainen vauhdin hurmakin. Maastopyöräily on erisorttista. Se on minulle enemmän luonnossa liikkumista ja luontoelämysten hakemista.” (...) mielestä pyöräilyssä liikuntaharrastuksena houkuttaa se, että siitä voi tehdä niin sanotusti itsensä näköisen. ”Yksi nauttii omasta ajasta pyörän päällä, toinen hakeutuu porukkalenkeille. Joku saa kiksejä kovasta vauhdista, toinen taas nauttii pyörän selässä luonnon rauhasta. Jollekin esimerkiksi oman pyörän rakentelu tai ns. grammanviilaus on iso osa harrastusta. [HS 11/04/20a, HS Digi - Urheilu]

Pyöräilyssä on parasta se, että saa olla ulkona ja maisemat vaihtuvat. Samalla näkee vuodenaikojen kehittymisen. ”Olen ollut tyytyväinen sähköavusteiseen pyörään. En enää vaihtaisi luomupyörään.” [HS 05/10/20, HS Digi - Matka]

Mielekäs ja vastuullinen toiminta kuuluu HDLB-mallin Doing-ulottuvuuteen, joka tarkoittaa mielekästä ja vastuullista hyvinvointia edistävää toimintaa. Siinä korostuu, että ihminen on toiminnallinen olento, joka pyrkii täyttämään hyvinvointiin liittyviä tarpeitaan tekemisen kautta. Luonnossa tapahtuvien toimintojen, kuten pyöräilyn ja hiihtämisen tunnistetaan HDLB-mallissa lisäävän hyvinvointia. Ihminen on osa luontoa, mikä voidaan havaita jatkuvasti ympärillämme. Ilman luonnosta saatavia materiaaleja, olisi moni asia mahdotonta pyöräilemisestä tai syömisestä puhumattakaan. (Hirvilammi, 2015, s. 62, 68.) Vapaa-ajan pyöräilyn ohella pyöräily on osa monen ihmisen arkiliikkumista. Siksi siitä puhutaan myös hyvänä hyötyliikunnan muotona, kuten alla olevasta toimittajan kirjoittamasta aineisto-otteesta voidaan havaita.

Pyöräilystä puhutaan usein mainiona hyötyliikuntana, mutta lajista saa myös hyvän alavartalotreenin. Harvasta liikuntalajista on niin monipuolisesti hyötyä kuin pyöräilystä. Se vaikuttaa myönteisesti hengitys- ja verenkiertoelimistöön, vahvistaa lihaksia ja on pehmeää nivelille. Samalla kun pääsee nopeasti paikasta toiseen, kunto kohoaa. [HS 17/08/20, Hyvinvointi]

Pyörämatkailijat kokevat matkoillaan suomalaisen sään ja olosuhteiden monipuolisuuden. Toki sääolojen vaihtelut tulevat ilmi lähiympäristössäkin. Mitä pidemmälle matkalle lähtee, sen enemmän pitää miettiä millaisia varusteita on hyvä olla matkassa. Kevyempi varustus on helpompi kantaa mukana, mutta varustepuutoksilla tai muilla teknisillä ongelmilla on vaikutusta pyöräilyn nautintoon. Raskas taakka sekä hankalat sääolot tekevät pyöräilystä myös fyysisesti raskaampaa. Yöpymispaikkoja suunniteltaessa vaikutetaan myös siihen, millaisella varustuksella lähdetään liikenteeseen.

Ollaan opittu pyöräillessä semmoiseen minimalistiseen pakkaamiseen, että ottaa vain sen mitä tarvitsee ja karsii siitäkin pois. Tämä on siksi ollut vähän asennemuutoksen paikka.” [HS 18/07/20b, Elämä]

Matkallaan pyöräilijät ovat jo kokeneet suomalaisen kesäsään ja olosuhteiden monipuolisuuden. [HS 07/07/20a, Urheilu]

(...) oli jo matkaa suunnitellessaan halunnut, että kohdalle osuu mahdollisimman persoonallisia majoituspaikkoja. Reissussa konkretisoitui sekin, kuinka hankala kevät on ollut suomalaisille matkailuyrittäjille. ”Inarissa olimme majoittujan toiset asiakkaat moneen kuukauteen. Vastaanotto oli ihmeellinen, niin lämmin. Siitä jäi molemmin puolin hyvä filis.” [HS 12/06/20, Urheilu]

Edeltävissä aineisto-otteissa äänen saa pitkämatkan retkipyöräilijät. Kokemuksen karttuessa opitaan pyörämatkalle ottamaan mukaan tarpeelliset varusteet, eivätkä vaihtelevat sääolosuhteetkaan tule yllätyksenä. Myös luontosuhde syvenee, kun opitaan toimimaan eri sääolosuhteissa. Ymmärrämme luonnon ja ihmisen olevan vuorovaikutuksessa, mikä tulisi ottaa paremmin huomioon, kun keskustellaan hyvinvoinnin ja luonnon välisestä yhteydestä. (Rantala & Puhakka, 2019, s. 2.)

5.2 Yhteenkuuluvuuden merkitys

HDLB-mallin Loving-ulottuvuus kuvastaa ihmisen vuorovaikutusta ja yhteenkuuluvuuden tarvetta. Yhteenkuuluvuuden puute voi aiheuttaa esimerkiksi mielenterveysongelmia. Liikunta harrastuksissa kulminoituu monesti yhteisöllisyys, oli kyseessä yksilö- tai joukkueläjit. Ihmisillä on solidaarisuuden tarve ja halu olla osa jotakin sosiaalisten suhteiden verkostoa. (Allardt, 1976, s. 42-43.) Ystävien kanssa yhdessä tekeminen on hyvä esimerkki yhteenkuuluvuudesta. Harrastetaan yhdessä ja kannustetaan toinen toisiaan. Pyöräilyn ympärillä on havaittavissa edellä mainittuja huomioita. Hyviin suorituksiin ja eteenpäin ei kannusta pelkästään oman lähipiirin henkilöt, vaan samoista asioista kiinnostuneet ihmiset antavat toinen toisilleen voimaa ja kokevat yhteisöllisyyden tunnetta. Kuten alla olevissa aineisto-otteista käy ilmi, on sosiaalisilla yhteyksillä vaikutusta siihen, millaisella mielellä pyöräilijät ovat liikkeellä. Ensimmäisessä aineisto-otteessa kaverukset ovat ajamassa pyörillä kaikkia Helsingin kaupunkipyöräasemia ja jälkimmäisissä eräs kaveriporukka on pyöräilemässä Helsingistä Nuorgamiin.

Kannustusjoukkojakin löytyi matkan varrelta. Kavereiden lisäksi tuntemattomat innostuivat kannustamaan pyöräilijöitä luettuaan torstaina HS Helsingin jutun heistä. ”Yksikin tyyppi pyöräili kanssamme varmaan pari-kolmekymmentä kilometriä ja tsemppasi meitä”. [HS 02/07/20, HS Digi - Kaupunki]

Kyllä se tuntuu, kun satulassa ollaan 9-10 tuntia päivässä. Hyvässä seurassa tullaan ja nautitaan puolta enemmän”, (...) sanoi. [HS 10/06/20b, Urheilu]

”Sosiaalisen puolen lisäksi tässä on myös kulttuurinen puoli. Omasta kotimaasta näkee sellaista, mitä ei todellakaan näe, jos on autolla liikkeellä”, hän hehkuttaa. [HS 09/06/20, Urheilu]

Pyöräilyn pariin on koronapandemian aikana löytänyt paljon uusia pyöräilijöitä ja toisaalta moni on löytänyt pyöräilyn niin sanotusti uudelleen. Sosiaalisilla suhteilla on vaikutusta hyvinvoinnille. Monipuolisesti aktiivinen yhteisöllinen elämä voi parhaassa tapauksessa edistää terveyttä. Turvallisuuden tunne on piirre, jota yhteisöllisyys luo. Yhteisöistä voi saada tukea vaikeissakin elämän tilanteissa. (Hirvilammi, 2015, s. 69.)

”Liikkeellä näkee monia uusia ihmisiä, jotka ovat selvästi kaivaneet pyöränsä varastosta. Heidän kasvoillaan näkee hymyn, ja kaikki tervehtivät ystävällisesti osoittaen covid-henkeä”. [HS 12/04/20, Urheilu]

Kun epidemia tuli, en voinut lähteä kavereiden kanssa maantiepyöräilemään, ja yksin se on vähän tylsää. (...) pitää harrastuksensa kiireettömyydestä. Pyrsähtyä voi mihin haluaa, ja leikin voi jättää kesken silloin, kun siltä tuntuu. [HS 15/08/20, HS Digi - Kaupunki]

Jos koronavirus peruu jo tehdyt kesäsuunnitelmat, voi aina kehitellä uusia. Näin teki ”kestävyysurheilunörtiksi” itseään kuvaileva espoolainen (...), joka päätti neljän muun miehen kanssa polkea Suomen päästä päähän. [HS 07/06/20b, Urheilu]

Kuten yllä olevissa aineisto-otteista ilmenee, on koronapandemia muuttanut ihmisten suunnitelmia, mutta toisaalta se on myös yhdistänyt ihmisiä. Keskeisimpiä hyvinvoinnin kannalta näyttäytyviä yhteisyyden muotoja ovat HDLB-mallin mukaan perhe, ystävät, paikallisyhteisöt, globaali yhteisö, tulevat sukupolvet, luonto sekä muut eläinlajit. (Hirvilammi, 2015, s. 69.) Pyöräilemään ovat lähteneet eritoten perheet. Aikuiset ovat halunneet viedä lapsia ulos liikkumaan ja luonnon ääreen. Koronapandemia on lisännyt etätöitä ja koulutkin ovat olleet osittain etäopetuksessa. Tämä on lisännyt joillekin vapaa-aikaa, koska työ ja koulumatkoihin ei ole tarvinnut käyttää samalla tavalla aikaa.

Korona on saanut yhä useammat suomalaiset hyppäämään pyörän selkään – ”Aikuiset haluavat viedä lapset ulos liikkumaan, kun kotona ei keksitä tekemistä” Perheet ovat alkaneet pyöräillä yhdessä, mikä näkyy lastenpyörien lisääntyneessä myynnissä. [HS 27/04/20, Kotimaa]

Pakkaan lapset pyörän peräkärryn kyytiin, vietetään retkipäivä ulkona ja käydään eri leikkiapuistoissa. Käydään kävellen kiikaroimassa muuttolintuja. [HS 14/03/20, Perhe]

Poikkeusolot ovat saaneet ihmiset viettämään enemmän aikaa yhdessä perheenä niin kotona kuin ulkonakin. Tämä on (...) mukaan aikaistanut ja kiihdyttänyt retkeilytuotteiden lisäksi etenkin polkupyörien myyntiä. [HS 14/05/20, Talous]

Monessa perheessä on ehkä ensimmäistä kertaa vietetty aikaa yhdessä pyöräilemällä". [HS 09/09/20, Hyvinvointi]

Yhteisöllisyys näkyy aineistossa niin oman lähipiirin keskinäisellä kuin saman lajin piirissä toimivien ihmisten välillä. Ystävät, perhe ja samoja vapaa-ajan harrastuksia jakavat ihmiset tuntevat yhteisöllisyyttä. Yhdessä tekeminen lisää yhteisöllisyyttä. Kuuluminen johonkin ryhmään on yksi kokemuksellisuuden osa-alue. Yhteenkuuluvuus ei ole ainoastaan kuvaus kokemuksista, vaan sillä kuvataan myös aitoa kokemusta, joita yksilö hakee esimerkiksi ryhmässä pyöräilemällä. Merkityksellisillä kokemuksilla on mahdollista saada pysyvyyttä jopa elämäntapoihin, jotka tässä yhteydessä parantaisivat hyvinvointia. (Pirnes & Tiuhonen, 2010, s. 207, 213.)

5.3 Pyöräily ympäristön kestävä käytön edistäjänä

Ympäristökeskeisyys ja globaali ekologinen ajattelu ovat transmodernismille ominaisia piirteitä. Kestävien yhteisöjen rakentaminen liitetään myös transmodernismiin. (Ray, 1996; Ray & Andersson, 2000, Huhmarniemen, 2001, s. 474-475 mukaan.) Ihmiskunnan tämän hetkeen ja tulevaan olemassaoloon sekä hyvinvointiin voidaan vaikuttaa tekemällä vastuullisia ratkaisuja. Vastuullisten ratkaisujen avulla saadaan säilytettyä elämisen jatkumon. (Ghisi, 2006, Petrisalon, 2009, s. 183-184 mukaan.) Kulkumuotojen valinnoilla voidaan vaikuttaa moneen eri asiaan, kuten liikenteestä syntyviin päästöjen määriin. Liikennesuunnittelua on ohjannut paljon autoilu, mutta yhä enemmän kiinnitetään huomioita myös kestävien kulkumuotojen, kuten pyöräilyn ja kävelyn asemaan teitä ja kaupunkiympäristöä suunniteltaessa. Erilaisilla pyöräilyä tukevilla toimilla pyritään lisäämään pyöräilijöiden määrää sekä tekemään pyöräilyä miellyttävämpää. Pyöräilijöiden ja autoilijoiden välillä on havaittavissa silloin tällöin vastakkain asettelua. Ympäristön laaja-alainen huomioiminen palvelee kaikkia tienkäyttäjiä sekä sitä ympäröiviä alueita. Kuten alla olevista aineisto-otteista ilmenee, on kaupunkipyöräilyn ympärillä ollut keskusteluja jo parin vuosikymmenen ajan, vaikkakin se on saanut lisää huomiota viime vuosina, eritoten yhteiskäyttöisten kaupunkipyörien ilmentymisen myötä monen kaupungin katukuvaan.

Ensimmäinen kaupunkipyöräilyn maailmanlaajuinen buumi nousi 1990-luvulla. Siihen vaikutti 1980-luvulla noussut huoli otsonikadosta: ympäristöasiat

vyöryivät julkiseen keskusteluun uudella tavalla. ”Suomalaiset liikennesuunnittelijat olivat käyneet 1970-luvulta lähtien Hollannissa ihastelemassa pyöräilyväyliä. Mutta asenne oli silloin sellainen, että onpa tämä hienoa, mutta ei toimi Suomessa.” Samalla täytyy luoda ympäristö, jossa palveluntarjoajat voivat tehdä bisnestä.” Parhaimmillaan digitalisaatio auttaa arjen sujumisessa, mutta se on vain työkalu. Liikenteeseen liittyy suuria tunteita, on puhe sitten autoilusta, uuden junaradan sijainnista tai kaupunkipyöräilystä. [HS 14/02/20, Elämä]

Hyvin sijoitetuilla, valaistuilla, valvotuilla ja toimivilla pyöräparkeilla julkisen liikenteen tärkeillä pysäkeillä voidaan saada ihmiset vaihtamaan auto kaksipyöräiseen. Helsingin kaupungin tavoitteena on lisätä pyöräilyä merkittävästi vuoteen 2035 mennessä. Tavoite kytkeytyy keinoon saada päästöt laskuun. [HS 28/06/20a, Mielipide]

Koronapandemian aikana julkisen liikenteen käyttö on ollut paikoitellen hyvin vähäistä. Kaupunkien kadut ovat hiljenneet muutenkin liikenteestä johtuen osittain muun muassa etäistöistä sekä muista pandemian aikana asetetuista rajoitteista. Tämän on tarjonnut mahdollisuuden pyöräillä autoista hiljentyneessä ympäristössä. Esimerkiksi Pariisissa on kokeiltu autoteiden muuttamista pyöräteiksi, kuten yhdestä alla olevista aineisto-otteista käy ilmi.

Kun ihmisten täytyi alkaa välttelemään julkisia kulkuneuvoja ja samalla monella oli yhtäkkiä tavallista enemmän aikaa ulkoilla, jäi jäljelle enää vähän syitä olla kokeilematta pyöräilyä esimerkiksi työmatkoilla tai vapaa-ajan harrastuksena”. [HS 12/07/20, Talous]

Autot ja jalankulkijat ovat vähentyneet Helsingissä niin paljon, että kaupunki on nyt kuin fillarikommarien märkä uni. Mannerheimintiestäkin on tullut pyöräilybaana. [HS 02/04/20, Kuukausiliite]

Koronan ja lakkojen kiusaamat pariisilaiset ovat innostuneet pyöräilemään ja viilettävät nyt muun muassa Champ Elyséeta pitkin. Uusista väylistä on tullut suosittuja, sillä niitä pitkin on päässyt välillä aika autiossakin kaupungissa nopeasti ja turvallisesti paikasta toiseen. Nämäkin väliaikaisetkin pyörätiet saattavat jäädä pysyviksi. [HS 29/06/20, Ulkomaat]

Ympäristön huomioiminen liittyy HDLB-mallissa Loving-ulottuvuuteen. Kestävän hyvinvoinnin keskeinen teema on luonto ja sen elinvoimaisuuden säilyttäminen, mikä ilmenee myös edellä nostetuissa esimerkeissä. Globaali talous ja maailmanlaajuinen ekosysteemi ovat yhteydessä eli nämä voidaan mieltää keskinäisriippuvaisiksi. Ihmisten voidaan katsovan olevan konkreettisesti yhteydessä maapallolla tapahtuviin ilmiöihin riippumatta

etäisyyksistä, missä sillä hetkellä vaikuttaa. (Hirvilammi, 2015, s. 69.) Pienillä teoilla voi olla suuri vaikutus. Vaikka monesti ajatellaan, että yhdellä pienellä teolla ei ole mitään väliä, mutta sillä on valtavat kerrannaisvaikutukset, jos sen saman pienen asian tekee miljoona ihmistä. Kuten alla olevista aineisto-otteista käy ilmi, pyritään erilaisilla teoilla vaikuttamaan ympäristöasioihin.

”Henkilökohtaisesti olen sitä mieltä, että jokainen pystyy pienillä teoilla vaikuttamaan ilmastonmuutokseen. Itse olen esimerkiksi vähentänyt lihankulutusta ja lisännyt vaihtoehtoisia liikennevälineitä, kuten pyöräilyä, tosi paljon.”
[HS 22/10/20, HS Digi - Elämä]

Asukastytyvyyden kannalta tärkeitä asioita ovat luonto, turvallisuus ja rauhallisuus. Jätteiden lajittelun, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön lisääminen sekä autoilun ja lämpimän käyttöveden vähentäminen ovat yleisimpiä muutoksia, joita kaupunkilaiset ovat tehneet päästöjensä hillitsemiseksi. [HS 04/02/20, Koti]

Suomessa on paljon metsää, mikä tarjoaa hyvät olosuhteet maastopyöräilylle. Maastopyöräilyn suosio on kasvussa, mutta keskustelua on herättänyt varsinkin kansallis- ja luonnonpuistoissa pyöräily. Jokamiehenoikeudet antavat Suomessa mahdollisuuden liikkua metsässä, mutta luonnossa toimimisellakin on rajansa.

*Helsinki aikoo aidata metsä-alueita maasto-pyöräilyltä – pyöräilijät ovat sahanneet puita ja kaivaneet maata luonnon-suojelualueilla. Aidatuilla reiteillä kaupunki pyrkii suojaamaan luontoa kulumiselta. Maastopyöräily Helsingin kallioilla ja metsäpoluilla näyttää eri arvioiden perusteella yleistyneen viime vuosina, ja harrastajien mukaan koronaviruksen aiheuttamat poikkeusolot ovat tuoneet kevään aikana yhä uusia ihmisiä lajin pariin. Samalla Helsingin luontoalueiden on havaittu kuluvan huomattavasti aiempaa nopeammin, ja nyt Helsingissä yritetään ohjata maastopyöräilyä omille reiteilleen. Siitä, että luonto kuluisi juuri maastopyöräilyn vuoksi, on kuitenkin niukasti tutkimusaineistoa, joten huolelle maastopyöräilyn erityisen kuluttavasta vaikutuksesta ei ole löytynyt tieteellisiä perusteita. Tärkeintä olisi, että ulkoilualueita polkureitistöineen kunnioitettaisiin eikä niitä rakennettaisi umpeen ja että virkistysalueilla olisi kaavoituksessa painoarvoa.”*Mitä vähemmän metsäalueita on, sitä suurempi virkistyskäyttöpaine yksittäisiin kohteisiin, esimerkiksi kansallispuistoihin, kohdistuu. [HS 30/05/20, Kaupunki]

Maastopyöräilyyn suomalaiset olosuhteet ovat erinomaiset: poluilla saa kulkea vapaasti jokamiehenoikeuksin, ja Euroopan tihein metsäautotieverkosto – lähes 160 000 kilometriä – takaa, että hyviin kohteisiin pääsee. [HS 18/07/20a, Elämä]

Suomi on maantieteellisesti pitkä maa, mikä tarjoaa retkipyöräilylle monipuolisen ympäristön. Maaston muodot ja sääolosuhteet voivat vaihdella paljon riippuen sijainnista. Pyörämatkailija voi valita itselleen mieluisia kohteita kaupunkimiljööstä Tunturi-Lapin erämaihin. Lapin lumettoman ajan matkailua ajatellen, pyörämatkailu on yksi suurimmista mahdollisuuksista sekä kotimaan että kansainvälisten matkailijoiden näkökulmasta. Pyörämatkailun kehittämisessä ollaan vasta alussa, vaikka kehitystä on alkanut tapahtumaan viime vuosina. Maastopyöräily on Lapissa suosituin pyöräilymuoto, joka keskittyy yleensä hiihtokeskusten ympärille. Retkipyöräilylle erityisiä haasteita Lapissa tuo pitkät välimatkat ja palveluiden vähäisyys reittien varrella. Eteläisessä Suomessa palvelut sijaitsevat huomattavasti lyhyempien etäisyyksien päässä, joten se luo retkipyöräilylle otollisemmat olosuhteet kehittyä. (Satokangas & Inkilä, tulossa.) Kaupunkeja ja niiden lähiympäristöjä on mahdollista tutkia mukavasti pyöräilemällä. Alla olevassa aineisto-otteessa Suomea retkipyöräily kohteena kuvailee kokenut ympäri maailmaa pyöräillyt henkilö.

Suomi on retkipyöräilijälle paratiisi.” Niin sanoo (...), joka on kirjoittanut pyöräretkistään kotimaassa ja maailmalla useita kirjoja. Suomessa nimittäin riittää erämaita, kartanoita, lintutorneja, kylänraiteja ja maatiloja kolttavaksi. Pyörän selässä puhtaasta luonnosta, laajoista jokamiehenoikeuksista ja vaihtuvista kulttuurimaisemista pääsee nauttimaan kaikilla asteillaan. [HS 11/07/20, HS Digi - Matka]

Pyöräilyssä on parasta se, että saa olla ulkona ja maisemat vaihtuvat. Samalla näkee vuodenaikojen kehittymisen. Kesäaamuisin on hienoa nähdä, kuinka hirvet, peurat ja piisamit ovat liikkeellä. [HS 05/10/20, HS Digi - Kaupunki]

Kaupunkipyörät ovat nostaneet suosiota ja ne ovat ilmestyneet Suomessa monen kaupungin katukuvaan. Kaupunkipyörien tehtävänä on olla osa liikennejärjestelmää, mutta matkailijakin voi hyödyntää kaupunkipyöriä. Alla olevassa lainauksesta ilmenee, kuinka lukija kokee kaupunkipyörän hyödyt matkailijan näkökulmasta.

Joskus pandemia on ohi ja matkailijat palaavat Helsinkiin. Kävely ja pyöräily ovat erinomaisia tapoja tutustua kaupunkiin. Ennen pandemiaa monet matkailijat oppivat jo käyttämään kaupunkipyöriä. Jossain määrin myös sähköpotkulautoja. [HS 26/12/20, Mieli-pide]

Kantakaupungin kierros on noin 15 kilometrin mittainen lenkki, jossa pääsee tutustumaan Helsingin keskustan rantoihin ja merellisiin ympäristöihin.

Rantareitit pyrkivät lisäämään Helsingin rantojen vetovoimaa ja kannustamaan ihmisiä liikkumaan Helsingin rannoilla. [HS 29/04/20, Kaupunki]

Loputon taloudellinen kehitys sekä pakonmielteen aineellinen vaurastuminen ei ole transmodernisuudessa kestävä toimintaa. Kehittymisen mittana pyritään kuvaamaan elämänlaatua. (Ateljjevic, 2009, s. 284.) Trendit ja muodit vaihtuvat nopeasti, eikä monikaan ilmiö jää pysyväksi. Myös polkupyörien valmistaminen ja myyminen on liiketoimintaa, jossa ihmiset yritetään saada ostamaan yhä useampia pyöriä. Kestävien kulkutapojen ja infrastruktuurin edistämiseksi olisi hyvä toteuttaa ideaa kestävästä ja vastuullisesta kehityksestä. Tilaa pitäisi antaa myös kulttuurisille muutoksille, jossa ihmiset oppisivat siirtymään kohti kestävimpiä kulkutapoja. Vaikka transmodernisuudessa korostuu yhteisöllinen vastuu, niin se kunnioittaa myös yksilötason valinnan vapautta. Vastuullisilla ratkaisuilla voidaan vaikuttaa ihmiskunnan tämän hetkiseen ja tukevaan olemassaoloon sekä hyvinvointiin. (Ghisi, 2006, Petrisalon, 2009, s. 183-184 mukaan.) Rakentamisella on merkittävä vaikutus ympäristöön. Pelkästään rakennusmateriaalien valinnoilla voidaan tehdä paljon. Vihreää infrastruktuuria vahvistamalla voidaan parantaa sekä ihmisten että luonnon hyvinvointia, kuten alla olevassa aineisto-otteessa lukija näin kirjoittaa.

Luontokadon estämisen ja ilmastokriisin torjunnan pitäisi olla rakentamisen tärkeimpiä periaatteita ja mittareita koko maassa. YK:n viides biodiversiteettiraportti esittää, että kaupungeissa vahvistetaan vihreää infrastruktuuria – tehdään tilaa luonnolle rakennetuissa ympäristöissä, jotta kaupunkilaisten terveys ja elämänlaatu paranevat. [HS 19/09/20, Mielipide]

Pyöräliikenteen kehittäminen liittyy Helsingin kaupungin tavoitteeseen muuttaa hiilineutraaliksi vuoteen 2035 mennessä. Helsinki pyrkii olemaan ympärivuotinen pyöräilykaupunki. [HS 07/07/20b, Kaupunki]

Pyöräilyn edistämisen kannalta yksi oleellisimmista tekijöistä on infrastruktuuri eli tieverkosto ja yleisesti liikennejärjestelmä. Hyvään suunnitteluun täytyy ottaa huomioon eri tienkäyttäjät ja niiden pitää pystyä kommunikoimaan keskenään. Kestävää ja kaikkia palvelevaa tieverkostoa ei saada sillä, että suunnittelu toteutetaan esimerkiksi pelkästään pyöräilijöiden ehdolla.

*(...) kävi väitöskirjaansa varten tutustumassa kymmeneen eurooppalaiseen kaupunkiin ja siihen, miten ne olivat edistäneet pyöräilyä. Vastaus löytyi infra-
rasta.”Siihen liittyy koko liikennejärjestelmä. Ei voi edistää vain pyöräilyä,*

vaan pitää huomioida kaikki liikenne, myös autoilu, osana kaupungin kehitystä.” [HS 14/02/20, Elämä]

Nyt olisi tärkeää parantaa turvallisen pyörällä liikkumisen edellytyksiä järjestelmällisesti ja koko kaupungissa. Suomalainen kaupunkiliikenne tarvitsee parempaa keskinäistä kommunikointia, joka onnistuu silloin, kun aikaa havainnoimiseen on enemmän. Lopputuloksena on ystävällisempi, huomaavaisempi ja ihastuttavampi Helsinki, jossa ihminen erottuu paremmin ja hänellä on enemmän tilaa liikkua luontevasti, kävellen ja pyöräillen. [HS 07/08/20a, Mieli]

Liikennejärjestelmän kehittämisen taustalla toimivat vahvasti poliittiset agendat. Julkisella rahoituksella on suuri merkitys sillä, miten infrastruktuuria kehitetään. Pyöräilyinfrastruktuurin edistäminen on osa ilmastopolitiikkaa. Kestävällä tavalla infrastruktuuria kehittämällä voidaan pienentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä, mutta se vaatii toki myös sitä, että ihmiset siirtyvät käyttämään ympäristöystävällisimpiä kulkuvälineitä. Alla olevissa aineisto-otteissa ensimmäisessä äänessä on Helsingin kaupunginvaltuutettu, toisessa toimittaja ja kolmannessa toimittaja avaa Teknologian tutkimuskeskuksen VTT:n selvitystä.

”Meille on tärkeää, että kaupunkilaisten olisi mahdollisimman helppoa tehdä hyviä ilmastovalintoja: parannamme kävelyn ja pyöräilyn reittejä, rakennamme lisää raiteita, lisäämme sähköautojen latauspaikkoja ja kannustamme taloyhtiöitä energiaremontteihin.” [HS 15/11/20, Kaupunki]

Ilmastopolitiikkaa tehdään myös investoimalla joukkoliikenteeseen ja pyöräilyinfrastruktuuriin. [HS 19/05/20b, Kaupunki]

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvillä toimenpiteillä hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää noin 0,17 miljoonaa tonnia. Näitä toimenpiteitä ovat esimerkiksi kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttaminen sekä julkisen liikenteen tuet. [HS 06/10/20, Poliittika]

Kaupunkiliikenteen edistämisessä pyöräily on vain yksi osa sitä. Monet pyöräilijät eivät ole ainoastaan pyöräilijöitä, vaan he käyttävät myös muita kulkuvälineitä. Joukkoliikennevälineet ovat oleellisena osana kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa. Moni käyttää pyörää esimerkiksi polkemalla kotoa lähimmälle bussipysäkille, josta matka jatkuu kohti määränpäättä.

Kun halutaan kasvattaa pyöräilyn osuutta kulkemisessa, on oleellista hahmottaa, että läheskään kaikki ihmiset eivät ole ”joko tai” vaan ”sekä että”. Moni ei siis vain pelkästään pyöräile vaan sen lisäksi kävelee, käyttää junaa, metroa tai bussia ja ajaa autolla – samalla matkalla. Sillä, miten kulkumuodosta toiseen siirtymisen solmukohdat toimivat, on paljon merkitystä siihen, miten vauhtomasti ja nopeasti matkanteko sujuu. [HS 28/06/20, Pääkirjoitus]

Avointa kaupunkitilaa käytetään muutenkin entistä enemmän oleiluun, kävelyyn ja pyöräilyyn sekä aiempaa vähemmän paikasta toiseen siirtymiseen. Kävely ja pyöräily ovat tehokkaita tapoja järjestää kaupunkiliikenne. Pyöräilyyn on panostettu ja panostetaan edelleen monessa kaupungissa. [HS 10/06/20a, Mielipide]

Jotta liikenteen päästöjä saadaan vähennettyä, ei riitä pelkästään se, että rakennetaan ja parannetaan infrastruktuuria vaan siihen tarvitaan myös asenteellista ja kulttuurillista muutosta. Koronapandemian aikana pyöräilyn suosio on ollut kasvussa, mutta tärkeää olisi, että myös pandemia-ajan jälkeen ihmiset käyttäisivät polkupyörää tai muita kestäviä kulkumuotoja. Yksityisautoilu on yksi eniten tieliikenteen päästöjen aiheuttajista, joten juuri heidän toivotaan siirtyvän hiljalleen kestävimpien kulkumuotojen pariin.

Pyöräilyn suosio kasvaa Euroopan suurissa kaupungeissa, kun julkinen liikenne ei houkuta. Ja tilaa on tullut, kun autoilun määrä on pandemian vuoksi vähentynyt. Pyöräteitä avataan suurissa kaupungeissa lisää, ja pyöräilyyn tarjotaan tukia. Kannattaa tukea sellaisia ratkaisuja, jotka hillitsevät pyörään vaihtaneiden paluuta henkilöautoihin pandemian kadottua. Henkilöliikenteen sähköistämisessä kaikenlaiset kaksipyöräiset ajoneuvot ovat kustannustehokkaita vaihtoehtoja: ne vievät keskustoissa vähän tilaa, niiden lataaminen on nopeaa, käyttö helppoa ja ne todennäköisesti korvaavat autoiluja kilometrejä eivätkä perinteisellä pyörällä pyöräiltyjä kilometrejä. [HS 14/06/20, Pääkirjoitus]

”Toisaalta, kun ilmastonmuutos etenee, ja jos päätöksentekijät ottavat sen tosissaan, kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä voidaan vähentää autoilua. Asiantuntijat ovat kuitenkin tämänkin suhteen pessimistisiä”. [HS 19/05/20a, Kotimaa]

Etenkin perheiden pyöräily yhdessä näyttää lisääntyneen. Monet ovat esittäneet tarpeita tehdä muutoksia fyysisessä ympäristössä, joka tekisi nyt nähtyjen liikkumistapojen muutoksesta pysyviä. [HS 19/05/20b, Kaupunki]

Työryhmän mielestä Suomessa pitäisi tavoitella sitä, että henkilöautojen ajo-kilometrit eivät enää kasva vuoden 2020 jälkeen verrattuna vuoden 2019 tasoon. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä muiden kestävien liikkumismuotojen osuuden pitäisi kasvaa merkittävästi vuoteen 2030 mennessä. [HS 27/10/20, Poliitikka]

Tavoite on, että kaupunkiseudulla matkanteossa pyörä on nopein, helpoin ja mukavin ja sen ansiosta mahdollisimman moni auto jää kotiin. [HS 14/02/20, Elämä]

Suomi on harvaan asuttu maa. Etäisyydet ovat monesti kaupunkien ulkopuolella pitkiä, joten yksityisautoilu on usein ainoa vaihtoehto. Syrjäseudulle julkisen liikenteen edistäminen ei ole välttämättä ekologisesti kestävin ratkaisu, mutta näitä asioita tulee tarkastella tarkoin. Toisaalta, jos ei ole olemassa yhteyksiä, niin vaikea sellaista yhteyttä on kenenkään käyttä. Alla olevissa aineisto-otteissa ilmenee se, että monessa kunnassa yksityisautoilu on hyvin pitkälti ainut vaihtoehto liikkumiselle.

Kestävien liikennemuotojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus on (...) mukaan kasvanut hiljalleen. Pohjoisissa maakunnissa autoilulle ei ole monin paikoin vaihtoehtoja. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä valmistelee fossiilittoman liikenteen tiekarttaa. Erityisasiantuntija (...) mukaan työryhmä selvittää erilaisia hyvitysmekanismeja. [HS 01/03/20, Kotimaa]

Yksityisautoilu on suuressa osassa Suomea ainoa kulkumuoto. Isot tai pienemmätkään rautatiehankkeet tai pyöräilyn edistäminen eivät tilannetta muuksi muuta. [HS 08/11/20, Mielipide]

Kiinnostus sähköpyöriä kohtaan on kasvanut selvästi, mikä ilmenee monessa tutkimusaineiston lehtijutussa. Vaikka sähköpyörän valmistus kuluttaakin tavallista polkupyörää enemmän luonnonvaroja niin on se silti autoa kestävämpi valinta. Pitää muista myös se, että sähköpyörän lataamiseen tarvitaan energiaa.

(...) mukaan sähköavusteiset pyörät ovat selvästi lisänneet yleistä kiinnostusta pyöräilyyn. ”Myös megatrendit, kuten vähäpäästöinen tai päästötön liikenne ja omasta hyvinvoinnista huolehtiminen, tukevat ilmiötä.” [HS 11/04/20a, HS Digi - Urheilu]

Sähköpyörät ovat tulleet Suomen katukuvaan jäädäkseen. Niistä on tullut yksi merkittävä pyöräilyn tapa. [HS 16/08/20, Teknologia]

Pyöräilyä tukevan infrastruktuurin kehittäminen palvelee myös pyörämatkailua. Ilman hyvää ja toimivaa infrastruktuuria ei voida kehittää myöskään pyörämatkailua. Toki pyörämatkailu vaatii muun muassa mielenkiintoisia kohteita ja palveluita reittien varrelle. Maastopyöräilyn kehittäminen vaatii kaupunkiympäristön tavoin keskustelua luonnon ja

rakentamisen välillä. Oli sitten kyseessä maantie tai metsäpolku on ihminen se, joka niitä käyttää. Tässä konkretisoituu jälleen ihmisen ja luonnon välinen vuorovaikutus. Pyörämatkailua kehitetään muun muassa erilaisin hankkein. Lapissa kehitellään uusia retkipyöräilyreittejä yhteistyössä muiden Pohjoismaiden kanssa (ks. esim. Tuulentie & Roininen, 2021). Lapissa monissa hiihtokeskuksissa on kehitetty voimakkaasti maastopyöräilyä. Kaupunkeihinkin rakennetaan erilaisia pyöräilyverkostoja, mitkä tukevat paikallisten asukkaiden tavoin myös pyörämatkailijaa.

Helsinki tukee monin tavoin pyöräilyä kaupunkiliikkumismuotona. Helsingissä on yli tuhat kilometriä pyöräteitä. Osa pyöräteistä on kevyen liikenteen väylillä, missä asfaltoidun pyöräkaistan ohessa on kävelykaista. Helsingin suunnitelmissa on rakentaa koko kaupungin kattava laadukkaiden pyöräteiden – baanojen – verkko. Baanat yhdistäisivät suurimmat asuinalueet keskustaan ja muihin työpaikkakeskittymiin. [HS 26/12/20, MieliPide]

Eurovelo on Euroopan pyöräilyliiton edistämä hanke, jonka tavoitteena on luoda koko Euroopan läpi kulkeva pyöräilyreittien verkosto. Verkostossa on tällä hetkellä seitsemäntoista reittiä, jotka kulkevat kaikkiaan yli neljäntoista valtion alueilla. Pituutta reiteillä on yhteensä yli 90 000 kilometriä. Reiteistä Suomen läpi kulkee neljä. [HS 01/09/20, HS Digi - Kaupunki]

5.4 Taloudelliset ilmentymät

Rahalla on valtava merkitys siinä, mihin suuntaan yhteiskuntaa viedään. Vastuullinen tai kestävä toimiminen ei välttämättä ole taloudellisesti hetkellisesti paras vaihtoehto, mutta kaukokatseisuus tulee pitkällä aikatahtaimella palkitsemaan. HDBL-mallin Having-ulottuvuus käsittää taloudelliset resurssit. Kohtuullinen elintaso on kestävä hyvinvoinnin normatiivinen tavoite, jolla tarkoitetaan tarpeiden sopeutumista ekologisen ja sosiaalisen kestävyys-rajoihin. Luonnonvarojen merkitystä tarkastellaan usein vain taloudellisten resurssien näkökulmasta. Siksi elintaso ja sen kestävä tasoa tulisi tarkastella myös luonnonvarojen kulutuksen näkökulmasta. (Hirvilammi, 2015, s. 67.) Liikennettä ei saada koskaan aivan päästöttömäksi, mutta liikenteen päästöjä voidaan vähentää, kun resursseja ohjataan ympäristöystävällisten kulkumuotojen pariin, jota pyöräilykin on. Pyöräliikenteeseen panostamalla voidaan monipuolistaa kaupunkitilan käyttöä, joka edes auttaa turvallisuutta ja lisää terveyshyötyjä. Taloudelliset aspektit tulevat usein esille Helsingin Sanomien talous sekä

politiikan osastoilta. Alla olevissa aineisto-otteista voidaan huomata, miten monella eri lehden osastolla pyöräilyllä ja talous asioilla on yhteyttä.

Saksassa aiotaan nyt panostaa liikenteen päästöttömyyteen ja pyöräilijöiden turvallisuuteen isolla uudistuksella. Muun muassa sakkujen korotuksilla ja uusilla liikennemerkeillä parannetaan pyöräilijöiden asemaa. Samalla harkinnassa oli mobiilisovelluksella toimivien sähköpotkulautojen voimakas rajoittaminen, sillä kaduilla lojuvien potkulautojen katsotaan aiheuttavan pyöräilyä. [HS 15/02/20, Talous]

Kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin on luvassa eri puolille Suomea yhteensä 43 miljoonaa euroa. [HS 03/06/20, Kaupunki]

(...) mukaan koronapandemian keskellä tarvitaan panostuksia sivistykseen ja tulevaisuuden näkymää. Kävelyä ja pyöräilyä edistetään 25 miljoonalla ja aluekehitykseen ehdotetaan 40 miljoonan euron lisäystä. [HS 19/11/20, Poliitiikka]

pyöräliikenteen tukemiselle on Helsingissä monia syitä. Ympäristöystävällisyyden lisäksi pyöräilyn tukemisella voidaan vaikuttaa (...) mukaan kaupunkitilan käyttöön. Tärkein seikka on se, että pyöräliikenne tuottaa paljon terveys-hyötyjä, ihan niin kuin mikä tahansa liikunta". [HS 07/07/20b, Kaupunki]

Poliittisella kentällä pyöräily, kuten moni muukin asia aiheuttaa eriäviä mielipiteitä. Julkisella rahoituksella on suuri merkitys siinä, mihin suuntaan pyöräilyä kehitetään. Pyörämatkailua voidaan kehittää hyvin myös yksityisellä sektorilla, mutta isossa mittakaavassa julkinen rahoitus ohjailee esimerkiksi teiden kunnossapitoa ja kevyenliikenteen teiden rakentamista, joka voi taas edesauttaa esimerkiksi pyörämatkailun kehittymistä.

Elvytysmiljoonia laitettiin muiden muassa luonnonsuojelualueiden hankintaan, akkuklusterin kehittämiseen, ympäristönhoidon edistämiseen, maatilatalouden kehittämisrahastoon ja pyöräilyyn. Määräraharahat ovat nimittäin rajattomat. Jonkun poliitikon mielestä on aina syytä laittaa lisää rahaa pyöräteihin ja maatilatalouden kehittämisrahastoon. [HS 08/01/21, Sunnuntai]

(...) mukaan on vaikea edes löytää sellaisia julkisia hankkeita, jotka olisivat oikeasti kansantalouden kannalta tuottavia. "Me emme rakenna Suomen taloudellista tulevaisuutta sillä, että korona-elvytyksellä rakennetaan maata kattava pyöräilybaana. Jos meillä olisi fantastisia julkisia projekteja, ne olisi jo toteutettu." [HS 10/05/20, Talous]

Ruuhkamaksuista saatavat rahat pitäisi pystyä kohdentamaan joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn." [HS 10/08/20, Poliitiikka]

Eräät Euroopan maat ovat antaneet kansalaisilleen tukea polkupyörän kunnostamiseen koronapandemian aikana. Esimerkiksi Ranska on antanut rahallista avustusta kansalaisilleen pyörän kunnostamiseen, kuten alla olevasta aineisto-otteesta ilmenee.

Osa valtioista on nimittäin päättänyt jakaa julkista rahaa pyöräilyn edistämiseen koronavirusepidemian vauhdittamana. Vapise, covid-19! Esimerkiksi Ranska antaa polkupyörän korjaamiseen 50 euroa henkeä kohti. Kaikkiaan Ranska on varannut 20 miljoonaa euroa pyörien korjaamiseen, tilapäisten pyöräparkkien asentamiseen ja pyöräilyvalmennuksiin. Suomessakin tapahtuu. Hallitus esitti tällä viikolla lisätalousarviossa kävelyn ja pyöräilyn infra-hankkeisiin yhteensä 43 miljoonaa euroa. Fillaroinnille sataa tukea siksi, että ihmisten terveys ja talous halutaan turvata. [HS 07/06/20a, Sunnuntai]

Oman pyörän huollattaminen on hyvä tapa tukea pienyrittäjiä. [HS 02/04/20, Kuukausiliite]

Sähköpyörän hankintaan on alettu tarjoamaan erilaisia tukia monessa eri maassa, kuten myös Suomessa. Suomessa avustus liittyy veroetuuteen. Tällä pyritään lisäämään muun muassa autoilijoiden siirtymistä sähköpyörän selkään. Alla olevissa aineisto-otteissa käy muun muassa ilmi, miten pyöräilyn veroedun katsotaan vaikuttavan.

Esimerkiksi Ranskan valtio, kaupungit ja maakunnat tarjoavat tukea sähköpyörän hankintaan. Suoraan kuluttajille menevää, pyöräilyä tukevaa apua jaetaan monissa muissakin maissa, muun muassa Italiassa ja Saksassa. [HS 14/06/20, Pääkirjoitus]

Pyöräliiton mukaan polkupyöräedun muuttaminen verovapaaksi tulee lisäämään pyöräilyn suosiota. ”Polkupyöräedun muuttaminen verovapaaksi on erittäin merkittävä asia, joka tulee lisäämään pyöräilyn suosiota”. [HS 21/09/20, Talous]

Työntekijä saa tulotasostaan riippuen noin 690–430 euron vuotuisen veroedun, jos työnantaja maksaa osan palkasta verovapaana polkupyöräetuna käyttäen hyväkseen verovapauden kaavailtua vuotuista enimmäismäärää. Mitä kovemmat tulot, sen kannattavampaa on ottaa osa palkasta verottomana polkupyöräetuna”. [HS 01/10/20, Talous]

Alla olevassa aineisto-otteessa lukija kritisoi Suomen sähköpyörän hankinnan veroetua epätasa-arvoiseksi, sillä veroetu ei koske työttöminä olevia henkilöitä.

Olisi reilua poistaa vaikka arvonlisävero kaikilta sähköpyöriltä ja siten kannustaa myös ei-työsuhteessa olevia sähköpyörän hankintaan. Hallituksen uudistus ei ole tasa-arvoinen. Nyt tämä ekologinen työsuhteen kädenojennus kohdistuu vain pienelle osalle väestöstä. [HS 08/10/20, Mielipide]

Kaupunkienpyöriin kohdistuvat kustannukset ovat herättäneet keskustelua. Jotta kaupunkipyörät palvelisivat niiden käyttäjiä, on niiden käyttökunnosta pidettävä huolta. Ympäristöystävällinen tapa on pitää olemassa oleva kalusta ajokunnossa, jottei uusien pyörien rakentamiseen tarvitse käyttää lisää luonnonvaroja. Alla olevissa aineisto-otteissa lukijat ilmaisevat näkemyksiään kaupunkipyörien kustannuksista.

Lisääntynyt ylläpitotarve, työntekijöiden ympärivuotisuus ja tekniset muutokset nostaisivat palvelun kustannuksia merkittävästi. Kaupunkipyörämatkojen määrä vähenee syksyisin huomattavasti, minkä vuoksi myös yksittäisen pyörämatkan kustannus kaupungille nousisi. [HS 23/02/20, Mielipide]

Ihmiset maksavat kaupunkipyörien käytöstä. Niissä ei saisi olla näin monta ongelmaa. Kaupunki voisi antaa enemmän ja parempia ohjeita pyörien käytöstä. Pyörien käyttöä pitäisi valvoa enemmän, ja niiden, jotka rikkovat pyöriä, pitäisi saada sakkoja tai muita rangaistuksia. [HS 27/09/20, Mielipide]

Kustannustehokkuus on tärkeä osa tarkasteltaessa kestäviä investointeja. Infrastruktuurin sijoittamia taloudellisia vaikutuksia on vaikea arvioida, koska esimerkiksi pyöräilyn tai kävelyn lisääntymisen myötä saattaa olla kansanterveydellisiä vaikutuksia, mikä taas vähentää terveyspalveluiden menoja. Toki, kuten kaikkeen rakentamiseen täytyy edelleen ottaa huomioon myös luonto- ja ympäristö niin, että investoinnit ovat kokonaisvaltaisesti kaikkia hyödyntäviä.

6. KORONAPANDEMIAN VAIKUTUKSET PYÖRÄILYYN

Tärkeä osa tutkimukseni teemaa oli koronapandemia ja sen vaikutukset vallitsevaan tilanteeseen. Erilaiset rajoitukset ovat rajoittaneet ihmisten matkustamista sekä muuta ihmisten liikkumista että vapaa-ajan toimintaa. Edellisessä tulosluvussa oli jo havaittavissa koronapandemian aikana ilmenneitä vaikutuksia. Tässä tulosluvussa vastaan osatutkimuskysymyksen; millä tavalla terveys ja turvallisuus ilmenevät tutkimusaineistossa? Toisessa alaluvussa käsitelen pyöräilyn kasvuun vaikuttavista tekijöistä, jotka ovat osaltaan yhteydessä koronapandemiaan.

6.1 Terveys ja turvallisuus

Terveys ja turvallisuus ovat hyvinvoinnin kulmakiviä. Näiden kahden elementin puuttuessa on vaikea tavoittaa kestävää hyvinvointia. Koronapandemia on vahvasti läsnä sekä terveydellisissä että turvallisuuteen liitettävissä asioissa. HDLB-mallin Being-ulottuvuuteen voidaan liittää terveyteen liitettävät elementit (Hirvilammi, 2015, s. 70). Joukkoliikenteen välttäminen on noussut useasti esille koronapandemian aikana. Monesti kehoitetaan suosimaan pyöräilyä tai muita liikkumisen vaihtoehtoja joukkoliikenteen sijaan. Joukkoliikenteen ja yleisesti suurien ihmismäärien lähellä olemista tulisi välttää siitä syystä, että sillä pyritään estämään viruksen leviämistä ihmiskontaktien määrää vähentämällä. Kuten alla olevissa aineisto-otteissa käy ilmi, toimittajat tuovat esille muun muassa Maailman terveysjärjestö WHO:n sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) suositukset välttämään joukkoliikennevälineitä.

Maailman terveysjärjestö WHO on kehottanut välttämään joukkoliikennevälineillä matkustamista silloin, kun se on mahdollista, ja tämä ohje on saanut ihmiset kulkemaan entistä enemmän jalkaisin ja pyörällä. Omin voimin kulkeminen myös ylläpitää kuntoa aikana, kun monen liikuntalajin harrastaminen on mahdotonta. [HS 13/05/20, Kaupunki]

Jos sairastat flunssaa, vältä julkisia liikennevälineitä. Liikkuessasi julkisen liikenteen välineissä huolehdi siitä, että yskit tai aivastat paperiliinaan tai hihaan. Kaupungissa liikkuessasi suosi kävelyä tai pyöräilyä. [HS 17/03/20, Kotimaa]

Julkista liikennettä kehoitetaan välttämään ja suosimaan kävelyä ja pyöräilyä. Junamatkalle kannattaa varata paikkalippu etukäteen. [HS 11/06/20, Kotimaa]

HSL vakuuttaa, että joukkoliikenne toimii edelleen normaalisti. Ihmisiä kehoitetaan kuitenkin välttämään matkustamista turhaan ja ruuhka-aikaan sekä suosimaan kävelyä ja pyöräilyä, jos suinkin mahdollista. [HS 13/03/20, Kaupunki]

Sisäliikuntaharrastukset ovat olleet korona-aikana koetuksella. Kokoontumisrajoituksilla sekä liikuntatilojen määräaikaisten sulkutoimien ovat hankaloittaneet tämän tapaista harrastustoimintaa. Ulkona tapahtuva liikunta on katsottu yleisesti turvallisemmaksi vaihtoehdoksi, mikä on osaltaan vaikuttanut siihen, että ihmiset ovat alkaneet liikkumaan enemmän ulkoilmassa. Pyöräily on yksi liikuntamuodoista, jota on voitu harjoittaa koronapandemian aikana suhteellisen turvallisesti, kuten alla olevissa esimerkeissä ilmenee.

”Pyöräily on erinomainen liikkumistapa koronakriisin aikana”. ”Pyöräillessä on helppo jättää riittävä sosiaalinen etäisyys, ja siksi se on hyvä tapa esimerkiksi kulkea työpaikoille turvallisesti.” [HS 02/04/20, Kuukausiliite]

Suomalaisten arki, viikonloppusuunnitelmat ja harrastuskuviot menivät koronavirustilanteen takia kertaheitolla uusiksi. Lasten harrastusryhmät on peruttu, ja aikuisetkin joutuvat miettimään, mikä harrastus on sellainen, jossa virus ei pääse leviämään. Ulkona ei ole liukasta, joten lapset voisivat alkaa opetella pyöräilyä. [HS 14/03/20, Perhe]

Pyöräilyä voi harrastaa myös koronaviruksesta johtuvien rajoitusten aikana, kunhan muistaa pitää turvaväliä. [HS 10/04/20, Elämä]

Suunnistus, golf ja pyöräily ovat olleet koronavuonna suomalaisen urheilun ja liikunnan voittajia. Lajit ovat saaneet uusia harrastajia, sillä ulkoliikunta on ollut epidemian aikanakin turvallista. [HS 24/12/20, HS Digi - Urheilu]

Kaikesta huolimatta, ei pyöräilykään ole täysin koronavapaa, vaikka moneen muuhun harrastukseen tai kulkumuotoon verrattuna koronaviruksesta aiheutuva terveyteen kohdistuva riski on pienempi. Alla olevissa aineisto-otteissa käy ilmi, että pyöräilykään ei suojaa täysin koronavirukselta.

Monien maiden viranomaisten, myös Suomen Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitoksen, suosittelema 1–2 metrin turvaväli ulkona kävellessä, juostessa tai pyöräillessä ei välttämättä riitä ehkäisemään koronaviruksen tarttumista. Tutkijoiden mukaan vaarallisin on tilanne, jossa henkilö juoksee tai pyöräilee toisen

perässä. Hiukkaset nimittäin liikkuvat kaikkein tehokkaimmin edellä kulkevan vanavedessä. [HS 11/04/20b, Hyvinvointi]

Koronan aikana bussit, raitiovaunut ja junat ovat vaarallisia paikkoja. Käveleminen tai pyöräily eivät nekään ole täysin riskiä vailla. Työterveyslaitoksen koronaohjeissa kehoitetaan käyttämään julkista liikennettä ruuhka-aikojen ulkopuolella ja pyöräilemään tai kävelemään välimatkat ”mahdollisuuksien mukaan”. [HS 13/04/20, Kuukausiliite]

Polkupyöräilyn turvallisuutta on pyritty lisäämään erilaisin keinoin. Kesäkuussa 2020 astui voimaan uusi tieliikennelaki, jonka myötä pyörissä täytyy olla pimeän aikana punainen takavallo. Aikaisemmin pakollisena on ollut vain etuvalo. Näillä toimilla on tarkoitus lisätä pyöräilijöiden näkyvyyttä liikenteessä, joka osaltaan lisää kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Jos pyörässä ei ole valoja myös takana pimeällä, hämärän aikaan tai jos näkyvyys on huonontunut, voi siitä tulla sakot. Kesällä voimaan tullut uusi tieliikennelaki vaatii, että polkupyörässä on käytettävä eteenpäin valkoista tai vaaleankeltaista ja taaksepäin punaista valoa näyttävää valaisinta. [HS 04/10/20, Kotimaa]

Polkupyörien takavalot yleistynevät pyöräliikkeiden havaintojen mukaan ainakin jonkin verran, kun uusi tieliikennelaki tulee voimaan ensi maanantaina. Ensi viikosta lähtien polkupyörien takavallo on pakollinen lisävaruste hämärällä ja pimeällä ajettaessa. Nykyisin pakollinen on vain etuvalo. [HS 01/06/20, Kotimaa]

Kuten edellä olevista aineisto-otteista ilmenee, on turvallisuutta pyritty parantamaan. Vaikka valojen tarkoitus on lisätä turvallisuutta, niin ovat valot herättäneet myös turvattomuuden tunnetta, joka nousee esille valojen suuntaukseen sekä niiden kirkkauteen liittyvissä asioissa seuraavissa aineisto-otteissa, jotka lukijat ovat halunneet tuoda ilmi.

Suurin ongelma liittyy kuitenkin valojen suuntaukseen. Irrrotettavat valaisimet kiinnitetään monesti pyörään vailla minkäänlaista ajatusta niiden oikeanlaisesta kohdistamisesta. Tästä seuraa, että taajama-alueen kapeilla pyöräteillä liikkuu runsaasti pyöräilijöitä, jotka vaarantavat liikennettä sokaisemalla vastaantulijat liian ylös suunnatuilla valoilla. [HS 14/12/20, Mielipide]

Olen myös huomannut, että mitä suurempaa nopeutta ajava pyöräilijä, sitä sokaisevampi valo. Vastaantuli ei useinkaan näe yhtään mitään, mitä valon takana on. [HS 15/12/20a, Mielipide]

Pyörrien kehityksen myötä myös pyöräilijöiden nopeudet ovat kasvaneet. Tämä herättää keskustelua siitä, että pitäisikö runsaasti liikennöidyillä pyörävyylillä olla nopeusrajoituksia. Tässä tullaan taas siihen asiaan, että infrastruktuuria edistettäessä pitäisi kuunnella ja katsoa kokonaisuutta ottamalla huomioon kaikkia tienkäyttäjiä.

Vilkkaimmilla väylillä pyöräilijöillä voisi olla nopeusrajoitus. Pyöräilyä edustavat järjestöt eivät jostain syystä ole halunneet nähdä pyöräilyn huonoa kehitystä. Koko ajan kasvava pyörätieverkosto ja nykyaikaiset polkupyörät ovat lisänneet pyöräilijöiden nopeuksia, jotka voivat satunnaisista pyöräilijöistä näyttää joskus vähän liiankin vauhdikkailta. Pyöräilyä edustavat järjestöt eivät jostain syystä ole halunneet nähdä tätä huonoa kehitystä. [HS 05/07/20, Mieli]

Pyöräilijöiden määrän kasvu on myös suurempi riski onnettomuuksille. Onnettomuuksien välttämiseksi täytyy kehittää ympäristöä turvalliseksi. Pyöräily- ja liikennekulttuurin opettaminen on osa turvallisemman pyöräily-ympäristön luontia. HDLB-mallin Doing-ulottuvuudella korostetaan vastuullista hyvinvointia edistävää toimintaa (Hirvilampi, 2015, s. 68). Vastuullisella toiminnalla edistetään myös terveyttä ja turvallisuutta, joten oikeilla toimintatavoilla voidaan saavuttaa kaikkia palveleva toimintaympäristö. Polkupyöräilyonnettomuuksien tilastointia vaikeuttaa se, että kaikista onnettomuuksista ei saada ilmoitusta, joka käy ilmi osaltaan seuraavissa aineisto-otteissa.

Lisääntynyt pyöräily heijastuu luonnollisesti myös onnettomuustilastoihin. Silloin kun pyöräillään enemmän, syntyy onnettomuuksiakin enemmän. Ongelmallista on kuitenkin se, että nykyisten onnettomuustilastojen perusteella ei saada vielä oikeaa kuvaa siitä, kuinka paljon pyöräilyonnettomuuksia oikeastaan tapahtuu”. [HS 12/07/20, Talous]

Taustalla on muun muassa koronaviruspandemia, joka on saanut monet suomalaiset välttelemään joukkoliikennettä ja nousemaan sen sijaan pyörän selkään. Toistaiseksi pyöräilyinnon kasvu ja mahdollinen liikenne-raivo eivät nouse esiin onnettomuustilastoissa. Tilastokeskuksen tuoreen tieliikenneonnettomuustilaston mukaan kesäkuussa sattui 61 pyöräonnettomuutta ja kolme kuolemaan johtanutta onnettomuutta. [HS 24/07/20, Kotimaa]

Vain osa polkupyöräonnettomuuksista tulee poliisin tietoon. Vuosittain ilmi tulee keskimäärin noin 800 polkupyöräonnettomuutta. Todellinen luku on Kallion arvion mukaan paljon suurempi, jopa nelinkertainen. [HS 04/10/20, Kotimaa]

Liikennesääntöjen tietäminen tai tietämättömyys voi olla yksi syy, mikä lisää onnettomuuksien määrää. Tienkäyttäjien väistämisvelvollisuuksien tiedostaminen on erittäin tärkeää, jotta saataisiin luotua turvallisempaa liikenneympäristöä ja samalla pystyttäisiin välttämään konflikteja eri tienkäyttäjien välillä. Aineistossa ei juuri puhuta siitä, miten liikennekulttuuria opetetaan ihmisille.

6.2 Pyöräilyn kasvu

Koronapandemian aikana on ollut selkeästi nähtävillä polkupyöräilyn suosion kasvaminen. Kasvu ilmenee monella eri sektorilla, joita tutkimusaineistosta nousee esille. Kotimaanmatkailu ja erityisesti luontoaktiviteetit ovat olleet matkailijoiden kiinnostuksen kohteena. Luontoarvot ja matkailun kestävyys on korostunut matkakohteita valittaessa. (Honkanen, Sammalkangas & Satokangas, 2021, s. 97.) Ihmiset ovat halunneet liikkua luonnossa harrastaen pyöräilyn kaltaisia lajeja, koska näissä lajeissa pystytään pitämään paremmin turvavälit ja muutenkin olo tunnetaan turvallisemmaksi. Tilastollisesti luonnossa liikkumisen innostus voidaan nähdä esimerkiksi kansallispuistojen kävijämäärien kasvussa. (Marski, 2021, s. 58.) Pelkästään koronapandemia ei ole pyöräilyn kasvun syynä, sillä kuten kaikkeen ulkona liikkumisen suosioon liittyy myös sääolosuhteet. Hyvällä ja aurinkoisella säällä ihmiset liikkuvat ulkona muutenkin paljon mieluummin kuin vesisateella tai kovalla pakkasella, kuten seuraavissa aineisto-otteissa toimittajat ja lukija tuovat esille.

Lenkkeily, pyöräily ja luonnossa liikkuminen ovat lisääntyneet huomattavasti viime viikkojen aikana, ja suosituimmissa paikoissa on vilkkaimpina aikoina jo ruuhkaa. Vertailussa on luonnollisesti otettava huomioon, että säällä on suuri vaikutus ulkoilijoiden määrään. [HS 09/04/20, HS Digi - Urheilu]

Pyörän selästä Helsinkiin voi tutustua aivan uudella tavalla ja seikkailla reiteillä, joihin muuten ei olisi tutustunut. Koronaviruspandemia on aiheuttanut myös ”ulkoiluviruksen” leviämisen. Ihmiset ovat saaneet nauttia suut kaarella aurinkoisesta keväästä. Ulkoiltu on jaloin ja pyörin. [HS 27/06/20, HS Digi - Kaupunki]

Kaupunkipyöräjärjestelmän suosio kertoo siitä, että yhteiskäyttöisille polkupyörille on pääkaupungissamme tarvetta. Kaupunkipyöräilyn suosio ja lämmin sää puhuvat pyöräilykauden aikaistamisen puolesta. Vetoankin HKL:n päättäjiin ja johtoon, että kaupunkipyöräkausi aloitettaisiin suunniteltua aikaisemmin. [HS 20/02/20, Mielipide]

Suositukset etätyön tekemiseen ovat olleet yksi pyöräilyn kasvun määrään vaikuttavista tekijöistä. Työmatkoihin ei tarvitse käyttää etätöiden vuoksi aikaa, joten vapaa-aikaa on jäänyt enemmän. Tämä on mahdollisesti innostanut ihmisiä ulkoilemaan ja pyöräilemään.

Miljoonan vuosittaisen pyörämatkan raja ylittyi Helsingin Baanalla joulupäivänä ensimmäistä kertaa sitten pyörätien avaamisen vuonna 2012. Miljoonan pyörämatkan rajapyykki kertoo siitä, että pyöräilyn suosio kasvaa Helsingissä tasaisesti. Erityisen merkittävän lukemasta tekee (...) mukaan se, että koronaviruspandemian myötä moni on siirtynyt kokonaan etätöihin ja työmatkaliikenne on vähentynyt huomattavasti. ”Vaikka työmatkaliikenne onkin vähentynyt, vapaa-ajan pyöräily ja esimerkiksi viikonloppuretket ovat lisääntyneet hurjasti tänä vuonna. [HS 29/12/20, Kaupunki]

Pyöräily ja kävely ovat olleet koronakriisin aikana suosittuja vaihtoehtoja. Espoon, Helsingin ja Vantaan keräämistä tilastoista on kuitenkin vaikea tehdä johtopäätöksiä siitä, missä määrin ihmisten pyöräilyintoon olisi vaikuttanut esimerkiksi vähäluminen talvi tai intoa olisi vähentänyt työnantajan suositus etätöistä. [HS 22/08/20, Kaupunki]

Laskentapisteiden mukaan pyöräilijöiden määrä on ollut Helsingin keskeisillä väylillä noin 20 prosenttia korkeampi kuin viime vuoden vastaavalla ajanjaksoilla. Lisääntynyt pyöräily näkyy etenkin vapaa-ajan pyöräilijöiden määrässä. Kaupunkipyörien käyttöaste on myös ollut viime vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna korkeampi. Lasten pyöräily on noussut valtavasti. Helsinkiläisestä pyöräkauppa (...) kerrotaan, että pyöräily yleisesti on ollut nosteessa jo pitkään eikä korona ole asiaan juuri vaikuttanut. Huoltoja on ollut hieman tavallista enemmän, kun osa ihmisistä on etänä töissä ja kaivetaan ne vanhat fillarit esille, joita muuten ei otettaisi ehkä käyttöön”. [HS 27/04/20, Kotimaa]

Kuten edellä olevista aineisto-otteista ilmenee, on pyöräily ollut suosittua. Varsinkin pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen välttäminen koronapandemian aikana on nostanut pyöräilyn suosiota. Nämä ovat kuitenkin arvioita, koska tarkkaa pyöräilijöiden lukumäärää ei ole saatavilla, kuten alla olevista aineisto-otteista jälkimmäisessä käy ilmi.

Poikkeusolot lisänneet pyöräilyn suosiota, ja monet haluavat välttää julkisia kulkuvälineitä. Samalla osa on päättänyt päivittää kulkupelinsä uuteen. [HS 03/05/20, Hyvinvointi]

Korona-aikana myös pyöräilyn suosio on kasvanut, mutta sitä ei tilastoida yhtä kattavasti kuin autoilua tai joukkoliikennettä. [HS 29/10/20, Kaupunki]

Konkreettisesti pyöräilyn kasvu nähdään polkupyörien myynnissä. Kaupat ovat myyneet ennatysmääriä uusia polkupyöriä. Myös käytettyjen polkupyörien kysyntä on ollut kasvussa. Vuokrapyörät ovat olleet eräissä Lapin hiihtokeskuksissa niin kysyttyjä, että pyöräkapasiteetti ei riittänyt palvelemaan kaikkia vuokrapyöriä halunneita.

Näin suomalaiset aikovat viettää koronakesää – Pyörien, retkikeittimien ja käsipainojen kysyntä kasvoi epidemian myötä. ”Eryityisesti lasten pyöräkauppa lähti todella aikaisin liikkeelle, kun poikkeusolot alkoivat”, Pyörien kysyntä on ollut niin suurta, että siihen on ollut vaikea vastata, ja erityisesti verkkokaupan suosio on räjähtänyt. Kasvu alkoi jo ennen koronavirusepidemian puhkeamista, etenkin viime vuosina yleistyneen hyvinvointitrendin ja varhaisen kevään vuoksi. [HS 14/05/20, Talous]

Pyöriä on myyty kesäkuussa lähes 70 prosenttia enemmän kuin vastaavana aikana viime vuonna, Muoti- ja urheilukauppa ry:n tilastoista ilmenee. Tulos on seurausta koko alkuvuoden kasvaneesta pyöräilyinnostuksesta, arvelee (...). [HS 12/07/20, Talous]

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan polkupyörien myynti kasvoi huhtitoukokuussa 72 prosenttia koko maassa. [HS 24/07/20, Kotimaa]

Myös sähköpyörien suosiota koronapandemian aikana voidaan havainnollistaa niiden myynnin kasvua tarkastelemalla. Samoja havaintoja nähdään maastopyörien myynnin määristä. Seuraavissa aineisto-otteissa toimittajat nostavat esille pyöräilyn myynnin kasvua.

Sähköpyörien suosio räjähti Suomessa, sanovat kauppiaat – Monia mietityttää akun kesto, mutta asiantuntijan mukaan huoli on aiheeton. [HS 16/08/20, Teknologia]

Pyöräilyn suosio näyttää nousseen koronaviruspandemian vuoksi hurjasti. Myös sähköpyörien myynti on kaksinkertaistunut viime vuoteen verrattuna. [HS 09/09/20, Hyvinvointi]

”Kyllä on edelleen menossa ihan selvä maastopyöräilybuumi. Keväällä myytiin kaupoista pyörät loppuun ja laji alkaa olla yhä vankempi osa matkailua esimerkiksi hiihtämisen rinnalla.” [HS 20/11/20, Kaupunki]

Negatiivinen lieveilmiö pyöräilyn kasvun ympärillä näyttäytyy rikollisuudessa. Pyörävarkaudet ovat yleistyneet koronapandemian aikana. Varastettuja polkupyöriä kaupataan internetin myyntipalstoilla, joita ostajan voi olla vaikea havaita varastetuiksi. Varastetun tavaran ostamiseen liittyy paljon eettisiä ulottuvuuksia. Vastuullisuus rinnastetaan usein

eettisyyteen, vaikkei ne samaa tarkoitaakaan. Vastuulliset ratkaisut ja teot ovat osa transmodernismia (Ghisi, 2006, Petrisalon, 2009, s. 184 mukaan). Alla olevassa aineisto-otteesta ilmenee osittain pyöräilyn suosioista johtuva lieveilmiö.

Polkupyörävarkaudet ovat lisääntyneet selvästi tänä vuonna verrattuna viime vuoteen. Poliisihallituksen mukaan yksi syy varkauksien yleistymiselle voi olla se, että pyörien kysyntä on ollut korona-aikana poikkeuksellisen suurta. [HS 31/08/20, Kaupunki]

7. YHTEENVETO

Tutkin laadullisen teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla kestävän hyvinvoinnin rakentumista ja sen ulottuvuuksien ilmenemistä pyöräilyssä. Tutkimustani ohjasi tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen Hirvilammin (2015) kestävän hyvinvoinnin HDLB-malli, jota täydensin transmodernismin globaalilla ekologisella ajattelutavalla. Tukemalla ja valitsemalla ympäristöystävällisiä kulkumuotoja, voidaan vaikuttaa merkittävästi liikenteestä syntyneisiin päästöihin. Pyöräilyn edut eivät tule esille ainoastaan sen ympäristöystävällisyydessä vaan sen hyvinvointia lisäävät vaikutukset ovat paljon moniulotteisemmat. Tutkimukseni yleisenä tavoitteena olikin tuottaa tietoa siitä, miten kestävän hyvinvoinnin elementit ilmenivät pyöräilyssä. Koronapandemia on vaikuttanut ihmisten matkailuun ja liikkumiseen lähes jokaisessa maailman kolkassa. Siksi halusinkin tutkia juuri koronapandemian aikana sitä, millainen kuva pyöräilystä on muodostunut näinä poikkeuksellisina aikoina.

Asettamaani päätutkimuskysymykseen pyrin antamaan vastauksen alatutkimuskysymysten avulla, joista kaikki on johdettu soveltamastani kestävän hyvinvoinnin teoriasta. Ensimmäinen alatutkimuskysymys on, *millaisia henkisen ja fyysisen hyvinvoinnin elementtejä teksteissä ilmenee?* Analyysissa ilmeni, että lehtijuttujen mukaan luonnossa liikkumisella ja vapauden tunteella on lisääviä vaikutuksia hyvinvointiin. Luontoarvojen merkitys korostuu siinä, kun luonnossa on mahdollista kulkea vapaasti ja havainnoida ympäristöä pyörän selästä käsin. Koronapandemian aikana moni on löytänyt pyöräilystä henkistä voimaa, koska erilaiset rajoitukset ja sulkutoimet ovat rajoittaneet varsinkin sisätiloissa tapahtuvaa harrastustoimintaa. Pyöräily koetaan välillä hyvinkin fyysiseksi toiminnaksi, mutta onnistumisen tunteet sekä olotilaa raskaankin fyysisen kuormituksen aiheuttaman suorituksen jälkeen pidetään miellyttävänä. Pyöräilyn ympärille on kehittynyt viime aikoina paljon uusia alalajeja. Itselleen sopivan pyöräilymuodon löytäminen ja muokkaaminen vaikuttaa osittain pyöräilyn suosion kasvuun. Mielekkäällä tekemisellä on suuri merkitys niin fyysisen kuin henkisen hyvinvoinnin lisääjänä.

Toinen alatutkimuskysymys etsii vastauksia siihen, *millaisia yhteenkuuluvuuden merkityksiä havaitaan pyöräilyssä?* Yhteenkuuluvuus on tunne siitä, että kokee olevansa osa jotakin ryhmää, mikä osaltaan lisää hyvinvointia (Vallerand, 2001, s. 265). Aineistosta esille nostamieni yhteenkuuluvuuden merkityksistä kertoivat esimerkiksi perheet, ystävät ja

harrastuskaverit. Monet, jotka ovat kiinnostuneita samoista asioista kokevat yhteenkuuluvuuden tunnetta, eikä pyöräily tee tässä poikkeusta. Hyvä seura tekee pyöräilystä miellyttävämpää ja kun sääolosuhteet tai muut haittatekijät tekevät matkanteosta raskaampaa, saadaan muilta kanssa ihmisiltä silloin tukea jaksamaan. Lehdissä nostettiin erityisesti esille se, että lapsiperheet ovat lähteneet viime aikoina yhteisille pyöräretkille lähiympäristöön. Perheen yhteisillä harrastuksilla ja vapaa-ajan viettotavoilla luodaan yhteenkuuluvuutta, jota pyöräilyn avulla voidaan saavuttaa.

Kolmannessa alatutkimuskysymyksessä selvitin, *miten pyöräily voi edistää ympäristön kestävää käyttöä?* Lehtijutuissa ilmeni, että pyöräliikennettä on alettu kehittämään viime vuosina enemmän, koska on alettu ymmärtämään sen moninaisia hyötyjä. Pyöräilyä sekä muita kestäviä kulkutapoja lisäämällä pyritään vähentämään liikenteestä syntyneitä päästöjä. Pienillä teoilla voi olla pitkäkantoisia vaikutuksia, mutta se vaatii myös asenteellista ja kulttuurillista muutosta. Koronapandemiasta johtuvien toimittajien kiinnostaviksi näkemät poikkeusilmiöt saivat ajoittain näkyvyyttä lehtijutuissa. Koronapandemian aikana tiet ovat hiljentyneet liikenteestä johtuen esimerkiksi etätyösuosituksesta. Eräissä Euroopan maissa on jopa muutettu väliaikaisesti autoteitä pyöräteiksi. Retkipyöräilijälle Suomea pidetään erinomaisena kohteena sen monipuolisuuden takia. Rannikon merelliset maisemat, Tunturi-Lapin erämaat, kaupunkimiljööt sekä sadat kylänraitit ympäri Suomea tarjoavat monenlaisia vaihtoehtoja pyöräilijöille. Tuhansien järvien ja metsien maa on myös maastopyöräilyn kannalta hyvä kohde. Keskustelua on herättänyt pyöräily kansallispuistoissa ja yleensä metsissä, joissa on havaittu pyöräilyn aiheuttaneen luonnon kulumista. Tästä on vielä niukasti tutkimusaineistoa, että kulumisen olisi pelkästään pyöräilyn aiheuttamaa. (ks. esim. Martin, Butler & Klier, 2018)

Taloudellisten resurssien kohdistamisesta pyöräilyn kehittämiseen kysytään neljännessä alatutkimuskysymyksessä. Taloudellisiin asioihin keskittyvät lehtijutut olivat luonnollisesti talous osastolla, mutta myös politiikan ja mielipide osastoilla. Rahalla on suuri merkitys siinä, mihin suuntaan pyöräilyä halutaan viedä. Kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin on luvattu eri puolelle Suomea miljoonia euroja. Vihreään infrastruktuuriin panostamalla voidaan hillitä luontokatoa. Pelkästään järkevä infrastruktuurisuunnittelu ei yksinään riitä, vaan tarvitaan kestäviin kulkumuotoihin kannustava ilmapiiri. Sähköpyörien suosio on ollut kasvussa, vaikka perinteiseen polkupyörään verrattuna ne kuluttavatkin enemmän

luonnonvaroja. Ne ovat myös yleisesti kalliimpia, eivätkä kohota kuntoa samalla tavalla kuin tavallinen pyörä. Autoon verrattuna sähköpyörä on kuitenkin ekologisempi vaihtoehto. Suomessa työsuhteessa olevien henkilöiden on mahdollista saada veroetu pyörän hankintaan.

Viimeinen alatutkimuskysymys on, *millä tavalla terveys ja turvallisuus ilmenevät pyöräilyssä?* Lehtijutuissa nostettiin useasti esille, että koronapandemian aikana on ollut vahvat suositukset välttämään joukkoliikennettä ja muutenkin suuria ihmisjoukkoja. Pyöräilyä on pidetty eritoten koronapandemia aikana turvallisena liikuntamuotona ja kulkuvälineenä, koska pyöräillessä on suhteellisen helppo pitää riittävä sosiaalinen etäisyys. Pyöräilijöiden määrä on ollut kasvussa koronapandemian aikana, joten luonnollisesti riski onnettomuuksille on tällöin suurempi. Tilastoissa ei kuitenkaan ole merkkejä pyöräilyonnettomuuksien kasvusta, mutta ongelmalliseksi sen tekee myös se, ettei kaikkia onnettomuuksia tilastoida. Pyöräilijöiden turvallisuutta on pyritty lisäämään sillä, että etuvalon lisäksi nyt myös takavalon on tieliikennelain mukaan pakollinen ajovaruste. Hyvinvoinnin kannalta terveys ja turvallisuus ovat olennaisimpia tekijöitä.

Pyöräilyn suosio on ollut koronapandemian aikana selvästi kasvussa, mikä ilmenee lehtijutuissa. Polkupyörien myynti on kasvanut ja vuokrapyörien kysyntä on ollut ennätysuurta esimerkiksi Lapin hiihtokeskuksissa. Vaikka pyöräilyinfrastruktuurin edistäminen palvelee ensisijaisesti paikallisia asukkaita, on sillä vaikutusta myös pyörämatkailun edistämiseen. Lehtijuttujen perusteella pyöräilyn lisääntyminen on hyvä asia niin liikenteen päästöille kuin väestön terveydelle. Yhteenvedona päätutkimuskysymykseen voidaan todeta, että pyöräily rakentuu vahvasti kestävästä hyvinvoinnin eri elementtien ympärille; *globaalille ekologiselle ajattelulle, elävälle läsnäololle, yhteenkuuluvuudelle ja mielekkäälle tekemiselle*. Pyöräilyssä kulminoituu monia maapallon kestävyuden kannalta tärkeitä elementtejä, joilla osaltaan voidaan edistää niin ihmisten kuin luonnon hyvinvointia. Ihmisen mielekäs tekeminen yhdessä tai erikseen nousee pyöräilyssä hyvinvointia lisääväksi tekijäksi. Terveys on hyvinvoinnin perusedellytys, on kyse sitten ihmisistä tai muista elävistä organismeista. Tutkimustulosten perusteella pyöräilyssä ilmenee kokonaisvaltaisesti kestävä hyvinvointi.

Soveltamassani kestävästä hyvinvoinnin teoreettisessa viitekehyksessä on mielestäni aineksia muidenkin tutkimusten tekemiseen. Sen tarjoamaa potentiaalia olisi mahdollista kehittää lisää. Pyöräilyn tutkimiseen se soveltui hyvin, koska pyöräilyssä ilmenee monia tämän hetken aikaan sopivia elementtejä, kuten kestävyys ja ympäristöystävällisyys. Tutkimustulokset

vahvistavat pyöräilyn positiivisia vaikutuksia niin ihmisten kuin luonnon hyvinvointiin. Tutkimusaineisto koostui Helsingin Sanomien lehtijutuista, joten moni pyöräilyä koskeva teksti keskittyi pääkaupunkiseudulle. Vaikka Helsingin Sanomat on virallisesti puolueeton lehti, saattaa lehden poliittisideologisella linjalla olla vaikutusta aineistoon, mikä voi näkyä esimerkiksi toimittajien puoluetustoissa. Tutkimukseen olisi voinut ottaa mukaan maakuntalehtiä, mikä olisi mahdollistanut laajempaa näkökulmaa pyöräilystä myös maakunnalliselta tasolta. Kaiken kaikkiaan koen, että aineiston avulla sain kokonaiskuvan siitä, miten pyöräilystä on uutisoitu ensimmäisen koronapandemiavuoden aikana ja mitä lehdessä on haluttu nostaa esiin.

Tuloksia voidaan hyödyntää esimerkiksi kaupunkisuunnittelun tukena. Pyörämatkailulla on Suomessa vielä runsaasti jalansijaa, mitä olisi hyvä hyödyntää ja samalla edistää kestäviä matkailumuotoja. Pyöräilyä voidaan lähestyä todella monista eri tulokulmista, joten erilaisille tutkimuksille olisi tarvetta. Kestävän hyvinvoinnin kannalta olisi tärkeää, että pyöräilyinnostus jatkuisi vielä koronapandemian jälkeenkin, eikä se jäisi vain lyhyeksi tähdenlennoksi. Luonnon, kaikkien tienkäyttäjien ja rakentamisen keskinäisellä vuoropuhelulla edistetään kestävää hyvinvointia.

KIITOKSET

Olen erityisen kiitollinen pro gradu -tutkielmani pääohjaajalleni Outi Rantalalle, jota ilman en olisi päässyt tähän tilanteeseen. Hyvät ja asialliset kommentit sekä yleisesti oivalliset lisäysehdotukset tulivat tarpeen. Kiitos myös graduseminaarin ohjanneille Monika Lüt-hjelle ja Soile Veijolalle sekä samassa seminaarissa olleille kanssaopiskelijoille, jotka kaikki auttoivat osaltaan graduprosessin kulussa.

LÄHTEET

- Allardt, E. (1976). *Hyvinvoinnin ulottuvuuksia* (1. p., muuttam. lisäp.). Porvoo: WSOY.
- Airaksinen, N. (2018). *Polkupyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tapaturmat: vammojen vakavuus ja tapaturmien tilastointi*. University of Eastern Finland. Haettu 28.4.2021 osoitteesta https://erepo.uef.fi/bitstream/handle/123456789/19994/urn_isbn_978-952-61-2865-8.pdf?sequence=1
- Ateljevic, I. (2020). Transforming the (tourism) world for good and (re) generating the potential 'new normal'. *Tourism Geographies*, 22(3), 467-475. DOI: 10.1080/14616688.2020.1759134
- Ateljevic, I. (2009). Transmodernity: Remaking our (tourism) world. Teoksessa Tribe, J. (2009). *Philosophical issues in tourism* (278-300). Bristol; Buffalo, N.Y.: Channel View Publications.
- Barton, R. & Korhonen, J. (2012). *Suuri pyöräilijän käsikirja: Täydellinen opas kaikille pyöräilijöille aloittelijoista asiantuntijoihin*. Helsinki: Readme.fi.
- Caffyn, A. (2012). Advocating and implementing slow tourism. *Tourism Recreation Research*, 37(1), 77-80. <https://doi.org/10.1080/02508281.2012.11081690>
- Cheng, C. K., Li, X. R., Petrick, J. F., & O'Leary, J. T. (2011). An examination of tourism journal development. *Tourism Management*, 32(1), 53-61. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2009.11.004>
- Clarkeburn, H. & Mustajoki, A. (2007). *Tutkijan arkipäivän etiikka*. Vastapaino.
- Dickinson, J. & Lumsdon, L. (2010). *Slow travel and tourism*. London; New York: Earthscan
- Dodge, P. & Herlihy, D. V. (1996). *The bicycle*. Paris: Flammarion.
- FIALHO, A. R., & EUSÉBIO, C. (2017). Motivations and travel behavior of cycling tourists: a youth market analysis. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 2017, No.27/28 Vol. 1, pp 2073-2084. <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=hjh&AN=130521252&site=ehost-live>
- Hacking, I. (2009). *Mitä sosiaalinen konstruktionismi on?* (käänt. I. Koskinen). Tampere: Vastapaino
- Hannula, K. (2019). Kestävä hyvinvointi turvaa tulevien sukupolvien elämää. Haettu 13.3.2021 osoitteesta <https://www.stea.fi/-/kestava-hyvinvointi-turvaa-tulevien-sukupolvien-elamaa#0222ab0a>

- Heikkinen, V.A. (2015). Huomioita matkailijan asiakas- ja kulutuskäyttäytymisestä. Teoksessa Aunola, E. & Heikkinen, V. A (toim.), *Näkökulmia vieraanvaraisuusalan tulevaisuuteen ja johtamiseen*. (s. 58-69). Helsinki: Haaga-Helia ammattikorkeakoulu.
- Helne, T. (2010). Ilmasto muuttuu, muuttuuko ihminen? Näkökulmia ilmaston lämpenemisen ja ajatusilmastomme yhteyksiin. Teoksessa: Bardy, M., Parrukoski, S., (toim.), Hyvinvointi ilmastonmuutoksen oloissa? Keskustelunavauksia tulevaisuusvaliokunnalle. Helsinki: Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, 2010: 130–136.
- Helne, T. (2014a). Kasvukipuilla. Kohti sosiaalipolitiikan, ympäristön ja talouden uutta arvojärjestystä. Hyvinvointikatsaus; (2): 2–8.
- Helne T. (2014b). Ei kahta ilman kolmatta. Hyvinvointi, talous ja luonto. Teoksessa: Särkelä, R., Siltaniemi, A., Rouvinen-Wilenius, P., Parviainen, H., Ahola, E., toim. Hyvinvointitalous. Helsinki: Suomen sosiaali ja terveys: 125–132.
- Helne, T., Hirvilammi, T. & Alanen, K. (2014). Ekososiaalinen murros, kestävä hyvinvointi ja dialogi. Teoksessa Helne, T., Hirvilammi, T., & Alhanen, K. (2014). Kriisi-istunto. Dialogi ekologiseen hyvinvointivaltioon siirtymisestä. Helsinki: Kelan tutkimusosasto. Haettu 14.3.2021 osoitteesta <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/45298>
- Helne, T., Hirvilammi, T., Laatu, M. (2011). Sosiaalipolitiikka. Altavastaaajasta planeetan pelastajaksi? Teoksessa: Karjalainen, V., Palola, E., (toim.) Sosiaalipolitiikka – hukassa vai uuden jäljillä? Helsinki: Terveiden ja hyvinvoinnin laitos: 310 –332.
- Hillo, K. (2020). Satulaperspektiivistä maisema avautuu uudella tavalla - Pyörämatkailu elää vahvaa nousukautta. Haettu 11.1.2021 osoitteesta <https://fi.ramboll.com/media/artikkelit/kaupungit/pyoramatkailu-elaa-vahvaa-nousukautta>
- Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. & Sinivuori, E. (2009). *Tutki ja kirjoita* (15. uud. p. 22. painos.). Tammi.
- Hirvilammi, T. (2015). *Kestävän hyvinvoinnin jäljillä: Ekologisten kysymysten integroiminen hyvinvointitutkimukseen*. Helsinki: Kelan tutkimusosasto.
- Hirvonen, M., Ojajärvi, S. & Tulenheimo, M. (2020). *Pyöräilyn ilo: Monta hyvää syytä pyöräillä*. Helsinki: Minerva Kustannus Oy
- Hoffren, J. (2014) *Hyvinvoinnin mittaaminen jälkiteollisessa yhteiskunnassa*. Teoksessa R. Särkelä, A. Siltaniemi, P. Rouvinen-Wilenius, H. Parviainen & E. Ahola (toim.), Hyvinvointitalous. Helsinki: Suomen sosiaali- ja terveys ry SOSTE. Haettu 14.3.2021 osoitteesta https://oot.enhance-fcn.eu/pluginfile.php/8128/mod_resource/content/1/hyvinvointitalous_final.pdf
- Honkanen, A., Sammalkangas, J., & Satokangas, P. (2021). Kotimaanmatkailun nykytila ja potentiaali – selvitys kohderyhmistä ja kehittämistoimista Työ- ja elinkeinoministeriö. Haettu 28.4.2021 osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-631-4>

- Huhmarniemi, R. (2001). Dialogi ihmiseksi kasvun ajatus transmodernin maailmankuvan ilmentäjänä. Teoksessa Anttonen, S., Bardy, M., Hämäläinen, J., Helenius, A., Huhmarniemi, R., . . . Väyrynen, K (toim.), *Platonista transmodernismiin: Juonteita ihmisyyteen, ihmiseksi kasvamiseen, oppimiseen, kasvatukseen ja opetukseen*. (s. 471-500). Turku: Suomen kasvatustieteellinen seura.
- Häikiö, L. (2018). Kestävä hyvinvointi ilmastonmuutoksen aikakaudella. *Janus Sosiaalipoliitiikan ja sosiaalityön tutkimuksen aikakauslehti*, 26(3), 274-276. Haettu 14.3.2021 osoitteesta <https://journal.fi/janus/article/view/74220/36577>
- Hämäläinen, T. J. k. (2014). *Kohti kestävää hyvinvointia: Uuden sosioekonomisen yhteiskuntamallin rakennusputa: versio 1.0., lokakuu 2013*. Sitra. Haettu 2.3.2021 osoitteesta https://media.sitra.fi/2017/02/23225247/Kohti_kestavaa_hyvinvointia.pdf
- Jensen, S.U. & Andersen, T. & Hansen, W. & Kjaergaard, E. & Krag, T. & Larsen J.E, & la Cour Lund, B. & Thost, P. 2000. Collection of Cycle Concepts. Copenhagen: Road Directorate.
- Jeon, C. Y., & Yang, H. W. (2021). The structural changes of a local tourism network: comparison of before and after COVID-19. *Current Issues in Tourism*, 1-15. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1874890>
- Jorasmaa, R. & Kaaja, J. (2020). VeloFinland Matkailu -huone. Kaikkien aikojen pyörämatkailukesä (pyörämatkailukeskus). Haettu 4.10.2020 osoitteesta <https://www.youtube.com/watch?v=ngO3Ygle92k>
- Kajander, R. (2020). Näin Suomen ensimmäinen koronavirus varmistui – Tämä tapauksesta tiedetään. Haettu 19.1.2021 osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-11183390>
- Kallioinen, J. (2002). Pyöräilyn institutionaalinen asema liikennesuunnittelussa. Haettu 14.1.2021 osoitteesta <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/148217/k267.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Laine, S. (2019). Pyörän ja pyöräilyn historiaa monitieteisesti. *Tekniikan Waiheita*, 37(3), s. 73-75. Haettu 26.10.2020 osoitteesta <https://journal.fi/tekniikanwaiheita/article/view/86824>
- Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/14775080902847363>
- Liikenne- ja Viestintäministeriö. (2018) Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018. Haettu 13.3.2021 osoitteesta https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Liikennevirasto. (2018) *Henkilöliikennetutkimus 2016*. Liikennevirasto, Liikenne ja maankäyttö. Helsinki 2018. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Haettu 10.3.2021 osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf

- Luukkonen, T., Mäkelä, T., Pöllänen, M., Kalenoja, H., Mäntynen, J., & Rantala, J. (2012). Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035: taustaraportti liikennepoliittiseen keskusteluun. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä*: 36/2012.
- Lähde pyörämatkalle ja koe pala kauneinta kesä-Suomea. Haettu 4.10. 2020 osoitteesta <https://vayla.fi/-/lahde-pyoramatkalle-ja-koe-pala-kauneinta-kesa-suomea>
- Doyal, L. & Gough, I. (1991). *A theory of human need*. Basingstoke: Macmillan.
- Niemistö, J., Soimakallio, S., Nissinen, A. & Salo, M. 2019. Lentomatkustuksen päästöt. Mistä lentoliikenteen päästöt syntyvät ja miten niitä voidaan vähentää? Suomen ympäristökeskus, Helsinki. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 2/2019. <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/292417>
- Nilsson, J. (2019). Urban bicycle tourism: path dependencies and innovation in Greater Copenhagen. *Journal of Sustainable Tourism* Volume 27, 2019 - Issue 11. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1650749>
- Nousiainen, J. (2012). Pyöräilymatkailun mahdollisuudet Lapissa: Pyöräily päälystetyillä teillä. Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Haettu 8.3.2021 osoitteesta <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/87873/N%C3%A4kymi%C3%A4-jouluku-2012.pdf?sequence=1>
- Nykänen, H. (2018). Tutkimus: Pyöräilijöiden tapaturmista ei tiedetä tarpeeksi, koska vain harva niistä päätyy tilastoihin. Haettu 14.1.2021 osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10470159>
- Marski, L. (2021). Matkailun suuntana kestävä ja turvallinen tulevaisuus. Haettu 10.4.2021 osoitteesta https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162841/TEM_2021_01_t.pdf?sequence=1
- Martin, R. H., Butler, D. R., & Klier, J. (2018). The influence of tire size on bicycle impacts to soil and vegetation. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 24, 52-58. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2018.08.002>
- Maslow, A. (2011). *Toward a Psychology of Being*, Blacksburg. VA: Wilder Publications.
- Metsäpuro, P., Vaismaa, K., Karhula, K., Luukkonen, T., Mäntynen, J., & Rantala, T. (2014). Vaihdetta isommalle-Pyöräilyn potentiaalin hyödyntäminen. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. (PDF). Viitattu, 31, 2018
- Männistö-Funk, T. (2019). Introduction: The Historical Production of the Invisible and Visible Bicycles. In *Invisible Bicycle* (pp. 1-20). Brill. Haettu 13.3.2021 osoitteesta <https://brill.com/view/book/9789004289970/BP000009.xml?language=en>
- Pasanen, T. (2013). Pyöräliikenteen kehittäminen kuntatasolla-case Vantaa. Haettu 14.1.2021 osoitteesta https://aaltdoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/11440/master_pasanen_tepo_2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Partanen, P. (2014). Kahdella pyörällä eroon ruuhkista. Haettu 13.1.2021 osoitteesta <https://lehti.tek.fi/tekniikka/kahdella-pyoralla-eroon-ruuhkista>

- Petrisalo, K. (2009). Lähimatkailu kulttuurituotantona. Alueellisuuden uudelleenarviointi matkailussa. Teoksessa Grahn, M. & Häyrynen, M (toim.), *Kulttuurituotanto: Kehykset, käytäntö ja prosessit*. Helsinki: Turku: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura; Turun yliopisto, Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitos.
- Pirnes, E., & Tiuhonen, A. (2010). Hyvinvointia liikunnasta ja kulttuurista. Käsitteiden, kokemusten ja vastuiden uusia tulkintoja. *Kasvatus & Aika*, 4(2).
- Pratte, J. (2006). Bicycle tourism: on the trail to economic development. *Prairie perspectives: geographical essays*, 9(1), 62-84. Haettu 13.3.2021 osoitteesta http://pcag.uwinnipeg.ca/Prairie-Perspectives/PP-Vol09/PP_Vol-09-1.pdf#page=68
- Pulkki, J., Pulkki, J., & Vadén, T. (2019). Ekoterveyskasvatuksen luonnos. *Alue Ja Ympäristö*, 48(2), 69-82. <https://doi.org/10.30663/ay.83089>
- Rantala, O., & Puhakka, R. (2019). Engaging with nature: Nature affords well-being for families and young people in Finland. *Children's Geographies*, 18(4), 490-503. <https://doi.org/10.1080/14733285.2019.1685076>
- Rinne, P. (toimittaja). Pitkämatkanpyöräily - mikä lajissa viehättää? Sarjassa Joulu Radio Suomessa. Yle Areena. Haettu 7.1.2021 osoitteesta <https://areena.yle.fi/audio/1-1772534>
- Salonen, K. (2015). Vapaa-ajan aktiviteettien tuottamat hyvinvointikokemukset kolmasikäisten keskuudessa. Turku: Turun ammattikorkeakoulu.
- Satokangas, P. & Inkilä, E. (tulossa) Selvitys pyöräilymatkailun kysynnästä Suomen Lapissa. Julkaisematon raportti.
- Silvasti, T. (2016). Mitä on kestävä hyvinvointi ja miten sitä voi tutkia? (Tuuli Hirvilampi: Kestävän hyvinvoinnin jäljillä. Ekologisten kysymysten integroiminen hyvinvointitutkimukseen). *Janus Sosiaalipolitiikan ja sosiaalityön tutkimuksen aikakauslehti*, 24(4) 410-413. Haettu 28.10.2010 osoitteesta <https://journal.fi/janus/article/view/60258/21151>
- Simonsen, P., & Jorgenson, B. (1998). Cycle tourism: an economic and environmental sustainable form of tourism. *Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm*. Haettu 28.4.2021 osoitteesta <http://www.crt.dk/Pdf/Rep/0058.pdf>
- Sirén, T., & Pekkarinen, O. (2017). Tieteenfilosofis-metodologisia perusteita pro gradu-tutkielman laadintaan. *Julkaisusarja 3: Työpapereita nro 3*.
- Spinney, J. (2010). Improvising Rhythms: Re-reading Urban Time and Space through Everyday Practices of Cycling. Teoksessa Edensor, T. (ed.) *Geographies of Rhythm. Nature, Place, Mobilities and Bodies*, Surrey: Ashgate, 113-128.
- Strandell, A., Tiitu, M., Ijäs, A., Lappalainen, J., & Oinonen, K. (2020). *Pohjanlahden alueen kestävä matkailun kehittäminen* Suomen ympäristökeskus. <http://hdl.handle.net/10138/317357>

- Särkijärvi, J., Jääskeläinen, S., & Lohko-Soner, K. (2018). Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045: Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-555-2>
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi* (6. uud. laitos.). Helsinki: Tammi.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi* (Uudistettu laitos.). Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Tuomi, J. (2007). *Tutki ja lue: Johdatus tieteellisen tekstin ymmärtämiseen*. Tammi.
- Tuominen, A., Tervonen, J., Järvi, T., Mäkelä, K., Liimatainen, H., Nykänen, L., & Rehunen, A. (2015). Liikenteen energiatehokkuustoimenpiteet osana EU:n 2030 ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista: vaikutukset, kustannukset ja työnjako. Haettu 13.3.2021 osoitteesta <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79531/liikenteen%20energiatehokkuustoimenpiteet.pdf>
- Turner, S., Hottenstein, A., & Shunk, G. (1997). *Bicycle and pedestrian travel demand forecasting: Literature review* (No. FHWA/TX-98/1723-1.). College Station: Texas Transportation Institute, Texas A & M University System Haettu 4.10.2020 osoitteesta <https://static.tti.tamu.edu/tti.tamu.edu/documents/1723-1.pdf>
- Tuulentie, S. & Roininen, T. (2021). Pohjoiseen kehitetään pitkiä retkipyöräilyreittejä – Ilmastokriisi pakottaa matkailua uudistumaan. Haettu 14.5.2021 osoitteesta <https://www.luke.fi/uutinen/pohjoiseen-kehitetaan-pitkia-retkipyorailyreitteja-ilmastokriisi-pakottaa-matkailua-uudistumaan/>
- Vaaramaa, M. (2017). Kestävä hyvinvointi ja sen edistäminen. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunta 21.4.2017 esitys valiokunnassa. Haettu 1.9.2020 osoitteesta <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2017-AK-120078.pdf>
- Vaismaa, K. (2014). Aloittelijasta mestariksi: pyöräilyn kasvuun vaikuttavat toimenpiteet eurooppalaisissa kaupungeissa.
- Vallerand, R. 2001. A hierarchical model of intrinsic and extrinsic motivation in sport and exercise. Teoksessa *Advances in motivation in sport and exercise*, toim. Glyn C. Roberts. United States of America: Human Kinetics Publishers, 263-319.
- Varto, J. (1992). *Laadullisen tutkimuksen metodologia*. Helsinki: Kirjayhtymä.

LIITE 1

Tutkimusaineisto Helsingin Sanomat

Julkaisu päivämäärä	Osasto	Otsikko	koodi
4.2.2020	Koti	Suomalainen muuttaisi mieluiten Punavuoreen tai Kamppiin	
14.2.2020	Elämä	Kaupunkien katuja kaivetaan jatkuvasti auki, ja tämä järjestömyys johtuu suomalaisten mielenlaadusta, sanoo professori: ”Emme luota toisiimme, tietoa pantataan”	
15.2.2020	Talous	Sähköpotkulautojen voitto Berliinissä: Suunniteltu luvanvaraisuus ei toteutunut	
20.2.2020	Mielipide	Otetaan kaupunkipyörät aikaistetusti käyttöön Helsingissä	
23.2.2020	Mielipide	Ympärivuotisessa kaupunkipyörä-palvelussa riittäisi haasteita, vaikka lunta ei olisikaan	
1.3.2020	Kotimaa	Pohjois-Suomessa ajetaan maan vanhimmilla autoilla, mutta päästöt keskittyvät etelään	
13.3.2020	Kaupunki	Lipunmyynti loppuu busseissa HSL-alueella	
14.3.2020	Perhe	Moni kiva meno peruuntui ja elämää pitää järjestää uudelleen – HS:n lukijoiden 60 vinkkiä tylsyyden selättämiseksi	
17.3.2020	Kotimaa	Kerääkö parta koronaviruksia? Pitääkö saunavuorot perua? Voiko sukujuhlan järjestää pääsiäisenä? HS vastaa kysymyksiin poikkeustilanteesta	
2.4.2020	Kuukausiliite	(...) seuraa elämää koronaviruksen aikana, 17. päivä: Urheiluhullu etsii turvaliikuntaa	
9.4.2020	HS digi	Koronavirus sai ihmiset ylös, ulos ja lenkille	
10.4.2020	Elämä	Pyörän keväthuolto onnistuu aloittelijaltakin – tässä kolme tärkeintä toimenpidettä	
11.4.2020	Hs digi	(...) tekee videoita pyörän huoltamisesta, ja suosio on taattu	a
11.4.2020	Hyvinvointi	Metrin tai kahden turvaväli ei riitä suojaamaan ulkoilijaa, ja vaarallisinta on juosta jonkun toisen vana-vedessä, esittävät tutkijat – arvio on uskottava, sanoo suomalainen asian-tuntija	b
12.4.2020	Urheilu	Brittivalokuvaaja ajoi pyörälenkin, jonka reittipiirros on kunnianosoitus koronakriisin etulinjassa työskenteleville	
13.4.2020	Kuukausiliite	(...) seuraa elämää korona-viruksen aikana, 28. päivä: Korona-kevään ”syyllinen ilo” on autolla ajaminen	
27.4.2020	Kotimaa	Korona on saanut yhä useammat suomalaiset hyppäämään pyörän selkään – ”Aikuiset haluavat viedä lapset ulos liikkumaan, kun kotona ei keksitä tekemistä”	
29.4.2020	Kaupunki	Helsinkiin kehitteillä 130 kilometriä pitkä opastettu rantareitti	

3.5.2020	Hyvinvointi	Koronakevät nosti pyöräilyn huippusuosioon – Asian- tuntija kertoo, miten valita juuri itselle sopiva pyörä, joka kestää käyttöä jopa 20 vuotta	
10.5.2020	Talous	(...): Suomen talouden lähitulevaisuus on julma, ja sii- hen on kolme keskeistä syytä	
13.5.2020	Kaupunki	Helsinki pohtii autokaistojen muuttamista jalkakäytä- viksi	
14.5.2020	Talous	Näin suomalaiset aikovat viettää koronakesää – Pyö- rien, retkikeittimien ja käsipainojen kysyntä kasvoi epi- demian myötä	
19.5.2020	Kotimaa	Samat liikuntasuosituksot eivät toimi kaikkien kohdalla – geenit ja rahapussi määräävät, miten liikut	a
19.5.2020	Kaupunki	Tuoreet tilastot: Kun Vantaa vähentää päästöjään, Hel- sinki kasvatti niitä – Laskuri näyttää eri puolilla Helsin- gin seutua asuvien vaikutuksen ilmastoon	b
27.5.2020	HS digi	Helsingin rakennusmontuissa ei näytä pitkiin aikoihin tapahtuvan mitään – nyt jumittavia työmaita aletaan vauhdittaa	
30.5.2020	Kaupunki	Helsinki aikoo aidata metsä-alueita maasto-pyöräilyltä – pyöräilijät ovat saaneet puita ja kaivaneet maata luonnon-suojelualueilla	
1.6.2020	Kotimaa	Pyörän takavallo tulee ensi viikosta lähtien pakolliseksi pimeällä – valojen kysyntä kasvanut, mutta moni pyö- räilijä tuntee uudet vaatimukset huonosti	
3.6.2020	Kaupunki	Näin rahaa jaetaan nyt pääkaupunkiseudulle: Valtio lu- pasi maksaa puolet Espoon kaupunkiradasta	
7.6.2020	Sunnuntai	Fillarilla apua	a
7.6.2020	Urheilu	Viisi miestä polkee 1 600 kilometriä pikkuteitä pitkin Helsingistä Nuorgamiin, ”rusinasarjalaiset” vähenevät matkan edetessä	b
9.6.2020	Urheilu	Tekniikka on kestänyt ja ”rusinasarjalaisia” riittänyt, kun Suomen läpi pyöräilevä viisikko on yltänyt Sodan- kylään: ”Omasta kotimaasta näkee sellaista, mitä ei to- dellakaan näe jos on autolla liikkeellä”	
10.6.2020	Mielipide	Myös muut kriisit kuin pandemia heijastuvat kaupunki- suunnitteluun	a
10.6.2020	Urheilu	Polkupyöräurakka kohti Nuorgamia kuluttaa energiaa lähes kymmenen suuren pitsan verran päivässä: ”Niin sanottu loppulaulu on edessä”	b
11.6.2020	Kotimaa	Maskipakkoa, karanteenia sekä suljettuja ja avattuja ra- joja – HS selvitti, millaisia rajoituksia suomalaisten suosikki-matka-kohteissa on	
12.6.2020	Urheilu	”Tunto pois navasta alaspäin” – 1 600 kilometrin ja 50 000 kilokalorin pyöräretki halki Suomen on nyt ohi	
14.6.2020	Pääkirjoitus	Pandemia tekee pyörille lisää tilaa kaupungeissa	
27.6.2020	Kaupunki	Kolme pyöräretkeä Helsinkiin	
28.6.2020	Pääkirjoitus	Helsingin tavoite lisätä pyöräilyä vaatii esimerkiksi li- sää liityntäpysäköintiä pyörille	a
28.6.2020	Mielipide	Kaukojuniin lisää pyöräpaikkoja	b
29.6.2020	Ulkomaat	Jatkokaudelle valittu Pariisin pormestari häättää autot ja tekee valtaosasta parkkiruutuja pyöräteitä	

2.7.2020	HS digi	Järjetön kokeilu onnistui: Kaverukset polkivat kaupunkipyörillä 351 aseman kautta alle vuorokaudessa	
5.7.2020	Mielipide	Vilkkaimmilla väylillä pyöräilijöillä voisi olla nopeusrajoitus	
7.7.2020	Urheilu	Elämän loppusuoralta uusille etapeille	a
7.7.2020	Kaupunki	Laki-muutoksen seuraus: Helsingin yksi-suuntaisella kadulla vilisee kohta pyöriä molempiin suuntiin	b
11.7.2020	Hs digi	Illuusio vapaudesta	
12.7.2020	Talous	Pyöriä myytiin kesäkuussa lähes 70 prosenttia enemmän kuin edellisenä vuonna – ”Myyntiluvut tuskin enää voivat kasvaa tästä piikistä, joka alkuvuoden aikana on ollut”	
18.7.2020	Elämä	Olo on kuin voittajalla, vaikka suussa maistuu aavikko-paimenen sandaali – Suomella on trendikäs vetonaula, jonka arvoa emme ole tajunneet	a
18.7.2020	Elämä	Pariskunnan piti hankkia vain kesäauto – nyt katolla on erikoinen majapaikka, joka toi retkeilyyn ihan uutta potkua	b
24.7.2020	Kotimaa	Koronakevät toi Suomeen pyöräilybuumin, mutta harva tietää, miten liikenteessä pitäisi toimia: ”Tärkeää on katsoa kokonaistilannetta eikä pitää kiinni omista oikeuksistaan”	
7.8.2020	Mielipide	Liikenteen nopeuksia alentamalla Helsingistä saadaan toimivampi	a
7.8.2020	Urheilu	Tour de Fin päättyi onnellisesti äidin ruokapatojen äärelle – (...) polki Suomen ympäri 41 päivässä, vaikka ruokamyrkytyskin vaivasi	b
10.8.2020	Politiikka	Vihreät purkaa painettaan ilmastotoimiin: Puolue kiirehtii nyt turpeen ja lämmityspolttoöljyn veronkorotusta sekä ruuhkamaksuja	
15.8.2020	HS digi	(...) tylsistyi epidemian aikana ja sai päähkähullun idean polkea kaikki Helsingin kadut aakkos-järjestyksessä	
16.8.2020	Teknologia	Sähköpyörien suosio räjähti Suomessa, sanovat kauppiaat – Monia mietityttää akun kesto, mutta asiantuntijan mukaan huoli on aiheeton	
17.8.2020	Hyvinvointi	”Mummopyörä” voi kohottaa kuntoasi sporttipyörääkin tehokkaammin, sanoo asiantuntija – näin ajoasento vaikuttaa treenisi tehoon	
22.8.2020	Kaupunki	Julkisten kulkuneuvojen karttelu ei päättynyt, vaikka arki alkoi – kuinka HSL selviää karmeasta tilanteesta?	
31.8.2020	Kaupunki	Pyörävarkaudet lisääntyneet tänä vuonna, varkaat piinaavat jälleen erityisesti Oulua – katso oman kuntasi tilanne	
1.9.2020	HS digi	Tähtien ympäröimä numero ilmestyi espoolaisiin kyltteihin – Lukua seuraamalla voi polkea 9 000 kilometrin reitin	
5.9.2020	Pääkirjoitus	Pyöräilijä tarvitsee turvallisia reittejä	
9.9.2020	Hyvinvointi	Pyöräilystä tuli huippu-suositusta, ja se näkyy liikenteessä – Asian-tuntijat listasivat kymmenen virhettä, jotka kokemattomat pyöräilijät usein tekevät	
19.9.2020	Mielipide	Rakentamisessa pitää muistaa lähiluonnon merkitys	

21.9.2020	Talous	Hallitus vapautti työsuhdepyörien verotuksen – Pyöräliiton ohjeissa epätarkkuuksia	
27.9.2020	Mielipide	Asemalla oli viisi kaupunkipyörää, mutta yhtäkään niistä ei voinut käyttää	
1.10.2020	Talous	Hallituksen sorvaama verovapaa pyöräetu on etenkin kovilla tuloilla kannattava – Veronmaksajien laskelma näyttää, miten etua voi eri tuloilla käyttää	
4.10.2020	Kotimaa	Poliisi tehovalvoo pyöräilijöitä alkavalla viikolla, puutuvasta takavalostakin voi saada sakon	
5.10.2020	HS digi	90-vuotias (...) on pyöräillyt liki 7 000 kertaa yhden ja saman järven ympäri	
6.10.2020	Politiikka	Tutkijat: Hallitusohjelman tavoitteeseen liikenteen päästöjen puolittamisesta ei päästä ilman polttoaineen hinnan nousua – muut keinot eivät tuo riittävää vähennystä	
8.10.2020	Mielipide	Sähköpyörä koko kansan menopeliksi	
22.10.2020	HS digi	Työmaana Suomen sää	
27.10.2020	Politiikka	Työryhmä: Sähköautojen määrä Suomessa pitää kasvat- taa kymmenessä vuodessa 700 000:een	
29.10.2020	Kaupunki	Käytettyjen autojen rekisteröinti kasvanut Helsingin seudulla räjähdysmäisesti – Asiantuntija huolis- saan: ”Joukkoliikenteen kurjistumisen riski on ilmei- nen”	
8.11.2020	Mielipide	Suomen tieverkko on pantava kuntoon	
15.11.2020	Kaupunki	Vapaavuori ja Halla-aho sähköistivät kuntavaalikamp- pailun – Suurimmat puolueet kertovat, miten Helsinkiä pitäisi muuttaa	
19.11.2020	Politiikka	Hallitus esittää lento-liikenteen kriisin runtelemalle Fi- navialle 350 miljoonan euron tukea	
20.11.2020	Kaupunki	Maastopyöräilijöitä piinaavat poluille raahatut pölkyt ja kivet – (...) ajelu tyssäsi ”järjestelmällisesti miinoite- tulla” metsäpolulla	
12.12.2020	Mielipide	Espoolaisten ei ole pakko omistaa autoa	
14.12.2020	Mielipide	Liian tehokkaat ja väärin suunnatut pyörien ajovalot so- kaisevat vastaantulijat	
15.12.2020	Mielipide	Polkupyörien valot todella häikäisevät	a
15.12.2020	Talous	Sähköpotkulautojen voitto Berliinissä: Suunniteltu lu- vanvaraisuus ei toteutunut	b
24.12.2020	HS digi	Suomi on frisbeegolfin suurvalta	
26.12.2020	Mielipide	Kaupunkikävely on hieno harrastus, mutta jalat kaipa- vat vaihtelua kovalle asfaltille	
29.12.2020	Kaupunki	Helsingin Baanan mittariin kilahti joulupäivänä ennä- tyksellinen vuoden miljoonas pyörämatka	
8.1.2021	Sunnuntai	Takaisin kehykseen	